

TESIS

**KAJIAN DAN PEMETAAN POLA PERILAKU
PENGGUNA PEDESTRIAN PADA SETTING FISIK
KORIDOR SOEDIRMAN – HATTA
DI KOTA KUPANG**



ALEXIANUS THOMAS M. UAK

No. Mhs.: 18.54.028.14/PS/MTA

MAGISTER ARSITEKTUR
PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS ATMA JAYA YOGYAKARTA

2020



UNIVERSITAS ATMA JAYA YOGYAKARTA

PROGRAM PASCA SARJANA

PROGRAM STUDI MAGISTER ARSITEKTUR

PENGESAHAN TESIS

Nama : Alexianus Thomas Mitem Uak
Nomor Mahasiswa : 185402814
Konsentrasi : Arsitektur Perkotaan
Judul Tesis : Kajian Dan Pemetaan Pola Perilaku Pengguna Pedestrian
Pada Setting Fisik Koridor Soedirman – Hatta Di Kota
Kupang

Nama Pembimbing

Tanggal

Tanda Tangan

Ir. L. Asdra Rudwiarti, M.Phil., Ph.D.

27 Juli 2020




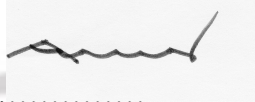
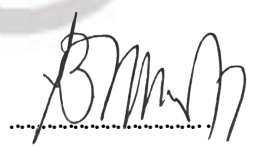
UNIVERSITAS ATMA JAYA YOGYAKARTA

PROGRAM PASCA SARJANA

PROGRAM STUDI MAGISTER ARSITEKTUR

PENGESAHAN TESIS

Nama : Alexianus Thomas Mitem Uak
Nomor Mahasiswa : 185402814
Konsentrasi : Arsitektur Perkotaan
Judul Tesis : Kajian Dan Pemetaan Pola Perilaku Pengguna Pedestrian
Pada Setting Fisik Koridor Soedirman – Hatta Di Kota
Kupang

Nama Penguji	Tanggal	Tanda Tangan
Ir. L. Asdra Rudwiarti, M.Phil., Ph.D. (Ketua)	27.07.2020	
Dr. Amos Setiadi, ST., MT. (Anggota)	27.07.2020	
Dr. Ir. Rachmat Budihardjo, MT. (Anggota)	27.07.2020	

Ketua Program Studi



Khaerunisa, S.T., M.Eng., Ph.D.

PERNYATAAN

Dengan ini saya yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Alexianus Thomas Mitem Uak

NPM : 185402814

Judul Tesis : Kajian Dan Pemetaan Pola Perilaku Pengguna Pedestrian Pada
Setting Fisik Koridor Soedirman – Hatta Di Kota Kupang

Pembimbing I : Ir. L. Asdra Rudwiarti, M.Phil., Ph.D.

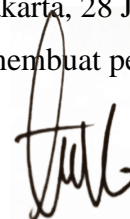
Menyatakan dengan sungguh-sungguh bahwa Penulisan Tesis ini adalah hasil karya saya sendiri. Segala gagasan atau kutipan baik langsung maupun tidak langsung yang bersumber dari tulisan dan gagasan orang lain, telah saya pertanggung jawabkan melalui daftar pustaka.

Apabila kelak dikemudian hari terdapat bukti yang memberatkan bahwa penulisan Tesis tersebut bukan karya saya, maka saya bersedia menerima sanksi sesuai peraturan yang berlaku di Program Studi Magister Teknik Arsitektur, Program Pascasarjana, Universitas Atma Jaya Yogyakarta.

Demikian Surat Pernyataan ini dibuat dengan sebenar-benarnya dan sesungguhnya dan dengan segenap kesadaran maupun kesedian saya untuk menerima segala konsekuensinya.

Yogyakarta, 28 Juli 2020

Yang membuat pernyataan



Alexianus T. M. Uak

PRAKATA

Segala puji, hormat dan syukur sepatutnya dipanjatkan ke hadirat Allah Bapa di Sorga, karena atas petunjuk dan tuntunan-Nya, penulis dapat menyelesaikan penelitian Tugas Akhir Strata-2 dengan judul “Kajian Dan Pemetaan Pola Perilaku Pengguna Pedestrian Pada Setting Fisik Koridor Soedirman – Hatta Di Kota Kupang”.

Tulisan ini merupakan salah satu syarat untuk menyelesaikan pendidikan tinggi strata-2 di Program Studi Magister Teknik Arsitektur, Program Pascasarjana, Universitas Atma Jaya Yogyakarta.

Penulis menyadari akan keterbatasan kemampuan pengetahuan dalam menyelesaikan tulisan ini, atas dukungan dan kerelaan banyak pihak yang telah memberikan sumbangan pikiran, dukungan moril dan materil kepada penulis, sehingga pada kesempatan ini, penulis menyampaikan terima kasih kepada ;

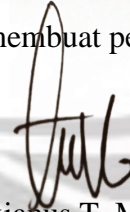
1. Khaerunisa, S.T., M.Eng., Ph.D., selaku Ketua Program Studi Magister Teknik Arsitektur, Program Pascasarjana, Universitas Atma Jaya Yogyakarta.
2. Ir. L. Asdra Rudwiarti, M.Phil., Ph.D., selaku Dosen Pembimbing I yang telah membimbing dan meluangkan waktunya untuk membantu dalam menyelesaikan penulisan tesis ini.
3. Dr. Amos Setiadi, ST., MT., dan Dr. Ir. Rachmat Budihardjo, MT., selaku penguji I dan II yang telah memberikan masukan dan saran dalam penulisan tesis ini.

4. Kedua orangtua, keluarga dan orang terdekat yang selama ini mengarahkan, membimbing dan membantu penulis untuk menyelesaikan penulisan tesis ini.
5. Teman – teman seperjuangan di Program Pascasarjana Magister Teknik Arsitektur angkatan 2018, terkhusus mantan junior Arsitektur UNWIRA di kontrakan orange yang selalu memberikan dukungan selama masa studi.

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan tesis ini masih terdapat berbagai kekurangan di setiap bagiannya, sehingga penulis sangat mengharapkan kritik dan saran sebagai masukan dan bekal bagi penulis untuk penelitian di kemudian hari.

Akhir kata, semoga tesis ini dapat bermanfaat bagi penulis dan segala pihak yang terkait.

Yogyakarta, 28 Juli 2020
Yang membuat pernyataan



Alexianus T. M. Uak

DAFTAR ISI

PENGESAHAN TESIS	i
PENGESAHAN TESIS	ii
PERNYATAAN.....	iii
PRAKATA.....	iv
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR GAMBAR.....	ix
DAFTAR TABEL	xiii
DAFTAR BAGAN	xvi
INTISARI	xvii
ABSTRACT.....	xviii
BAB I.....	1
PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Pertanyaan Penelitian.....	8
1.3 Tujuan.....	9
1.4 Manfaat.....	9
1.5 Ruang Lingkup.....	10
1.5.1 Lingkup Spasial.....	10
1.5.2 Lingkup Substansial	11
1.5.3 Lingkup Temporal	11
1.6 Metode Penelitian.....	12
1.7 Keaslian Penelitian.....	13
1.8 Kerangka Penelitian	17
1.9 Sistematika Penulisan	18
BAB II.....	20
TINJAUAN PUSTAKA.....	20
2.1 Setting Fisik	20
2.1.1 Koridor.....	23
2.2 Perilaku	28

2.2.1	Pengertian, Faktor Pembentuk, Proses Terjadi dan Ciri – Ciri Perilaku	28
2.2.2	Konsep – Konsep Perilaku	32
2.3	Behavior Mapping	37
BAB III.....		39
METODOLOGI STUDI.....		39
3.1	Metode Penulisan	39
3.2	Teknik Pengambilan Data.....	39
3.2.1	Pemilihan Titik – Titik Amatan.....	41
3.2.2	Metode Pengumpulan Data.....	44
3.2.3	Teknik Penyajian Data Pengamatan.....	47
3.2.4	Instrumen Penelitian.....	57
3.3	Teknik Analisis Data.....	57
3.4	Teknik Penarikan Kesimpulan.....	58
3.5	Pendalaman Lokasi Penelitian.....	58
3.5.1	Kota Kupang dan Penataan Pedestrian.....	58
3.5.2	Koridor Soedirman - Hatta.....	61
BAB IV.....		64
HASIL PENGAMATAN DAN ANALISIS.....		64
4.1	Hasil Identifikasi Elemen Setting Fisik Pada Titik Amatan	64
4.1.1	Titik Amatan 1	64
4.1.2	Titik Amatan 2	67
4.1.3	Titik Amatan 3	71
4.1.4	Titik Amatan 4	74
4.1.5	Titik Amatan 5	79
4.2	Hasil Identifikasi Setting Aktivitas Pada Titik Amatan	83
4.2.1	Titik Amatan 1	83
4.2.2	Titik Amatan 2	105
4.2.3	Titik Amatan 3	124
4.2.4	Titik Amatan 4	143
4.2.5	Titik Amatan 5	164
4.3	Analisis Pola Perilaku Pengguna Pedestrian Koridor Soedirman – Hatta	185

4.3.1	Titik Amatan 1	185
4.3.2	Titik Amatan 2	189
4.3.3	Titik Amatan 3	193
4.3.4	Titik Amatan 4	196
4.3.5	Titik Amatan 5	199
BAB V		203
KESIMPULAN, REKOMENDASI <i>GUIDANCE</i> DAN REKOMENDASI PENELITIAN LANJUTAN		203
5.1	Kesimpulan	203
5.1.1	Pola Perilaku Pejalan Kaki	203
5.1.2	Pola Perilaku PKL	206
5.1.3	Pola Perilaku Parkir	209
5.1.4	Pola Perilaku Pengguna Jalan	212
5.2	Rekomendasi <i>Guidance</i>	213
5.2.1	Titik Amatan 1	220
5.2.2	Titik Amatan 2	222
5.2.3	Titik Amatan 3	225
5.2.4	Titik Amatan 4	227
5.2.5	Titik Amatan 5	229
5.3	Rekomendasi Penelitian Lanjutan	232
DAFTAR PUSTAKA		234

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. 1 Media Online.....	4
Gambar 1. 2 Kondisi Eksisting Koridor Soedirman – Hatta.....	6
Gambar 1. 3 kondisi pedestrian di depan RSUD. WZ. Yohannes	7
Gambar 1. 4 Gereja GMIT Koinonia Kuanino	8
Gambar 1. 5 Lokasi Penelitian	11
Gambar 1. 6 <i>Place centered mapping</i> pengunjung <i>Starbucks Cofee</i>	13
 Gambar 2. 1 Ilustrasi Koridor; (kiri) koridor komersial perdagangan moderen di Seoul; (kanan) koridor komersial perdagan tradisional di Seoul	25
Gambar 2. 2 Koridor Malioboro; (kiri) suasana malam; (kanan) suasana siang ..	26
 Gambar 3. 1 Pembagian sisi koridor Soedirman - Hatta.....	40
Gambar 3. 2 Titik amatan 1.....	41
Gambar 3. 4 Titik Amatan 2	42
Gambar 3. 6 Titik Amatan 3	42
Gambar 3. 8 Titik Amatan 4	43
Gambar 3. 10 Titik Amatan 5	44
Gambar 3. 12 Skema pengambilan data pada setiap titik amatan.....	46
Gambar 3. 13 Contoh peta guna lahan dan fungsi bangunan pada titik amatan 1	49
Gambar 3. 14 Contoh penyajian data kondisi material permukaan tanah pada titik amatan 1	50
Gambar 3. 15 Contoh <i>behavior mapping</i> di titik amatan 1 - senin (12.00 – 13.00)	56
Gambar 3. 16 Peta Administrasi Kota Kupang.....	59
Gambar 3. 17 Jalur pejalan kaki dengan konsep baru di kota Kupang	60
Gambar 3. 18 Peta orientasi wilayah perencanaan RDTR BWP 1 Kota Kupang.	61
Gambar 3. 19 Peta skenario pengembangan BWP 1.....	62
Gambar 3. 20 Peta arahan pengembangan BWP 1	63
 Gambar 4. 1 Peta Guna Lahan dan Fungsi Bangunan di titik amatan 1	64
Gambar 4. 2 Dimensi Setting Fisik titik amatan 1	64
Gambar 4. 3 Potongan Site Eksisting titik amatan 1	65
Gambar 4. 4 Perbedaan level permukaan di titik amatan 1.....	65
Gambar 4. 5 Peta jenis material penutup permukaan tanah titik amatan 1	66
Gambar 4. 6 Peta kondisi permukaan pedestrian titik amatan 1	66
Gambar 4. 7 Peta sebaran <i>street furniture</i> titik amatan 1.....	67
Gambar 4. 8 Peta guna lahan dan fungsi bangunan titik amatan 2	67
Gambar 4. 9 Dimensi Setting Fisik titik amatan 2	68
Gambar 4. 10 Potongan Site Eksisting titik amatan 2.....	68
Gambar 4. 11 Perbedaan level permukaan di titik amatan 2.....	69

Gambar 4. 12 Peta jenis material penutup permukaan tanah titik amatan 2	69
Gambar 4. 13 Peta jenis material penutup permukaan tanah titik amatan 2	70
Gambar 4. 14 Peta sebaran <i>street furniture</i> titik amatan 2.....	70
Gambar 4. 15 Peta guna lahan dan fungsi bangunan titik amatan 3	71
Gambar 4. 16 Dimensi Setting Fisik titik amatan 3	71
Gambar 4. 17 Potongan Site Eksisting titik amatan 3.....	72
Gambar 4. 18 Perbedaan level permukaan di titik amatan 3.....	72
Gambar 4. 19 Peta jenis material penutup permukaan tanah titik amatan 3	73
Gambar 4. 20 Peta kondisi permukaan pedestrian titik amatan 3	73
Gambar 4. 21 Peta sebaran <i>street furniture</i> titik amatan 3.....	74
Gambar 4. 22 Peta guna lahan dan fungsi bangunan titik amatan 4	74
Gambar 4. 23 Dimensi Setting Fisik titik amatan 4	75
Gambar 4. 24 Potongan Site Eksisting titik amatan 4.....	75
Gambar 4. 25 Perbedaan level permukaan di titik amatan 4.....	76
Gambar 4. 26 Peta jenis material penutup permukaan tanah titik amatan 4	77
Gambar 4. 27 Peta jenis material penutup permukaan tanah titik amatan 4	78
Gambar 4. 28 Peta sebaran <i>street furniture</i> titik amatan 4.....	78
Gambar 4. 29 Peta guna lahan dan fungsi bangunan titik amatan 5	79
Gambar 4. 30 Dimensi Setting Fisik titik amatan 5	79
Gambar 4. 31 Potongan Site Eksisting titik amatan 5.....	80
Gambar 4. 32 Perbedaan level permukaan di titik amatan 5.....	80
Gambar 4. 33 Peta jenis material penutup permukaan tanah titik amatan 5	81
Gambar 4. 34 Peta kondisi permukaan pedestrian titik amatan 5	81
Gambar 4. 35 Peta sebaran <i>street furniture</i> titik amatan 5.....	82
Gambar 4. 36 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 1, senin pagi.....	83
Gambar 4. 37 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 1, senin siang	84
Gambar 4. 38 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 1, senin malam.....	86
Gambar 4. 39 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 1, senin tengah malam	87
Gambar 4. 40 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 1, rabu pagi	88
Gambar 4. 41 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 1, rabu siang	90
Gambar 4. 42 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 1, rabu malam	91
Gambar 4. 43 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 1, rabu tengah malam	93
Gambar 4. 44 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 1, sabtu pagi.....	94
Gambar 4. 45 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 1, sabtu siang	95
Gambar 4. 46 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 1, sabtu malam.....	97
Gambar 4. 47 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 1, sabtu tengah malam	98
Gambar 4. 48 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 1, minggu pagi	100
Gambar 4. 49 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 1, minggu siang	101
Gambar 4. 50 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 1, minggu malam	102
Gambar 4. 51 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 1, minggu tengah malam	104
Gambar 4. 52 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 2, senin pagi.....	105
Gambar 4. 53 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 2, senin siang	106
Gambar 4. 54 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 2, senin malam.....	107
Gambar 4. 55 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 2, senin tengah malam	109
Gambar 4. 56 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 2, rabu pagi	110
Gambar 4. 57 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 2, rabu siang	111

Gambar 4. 58 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 2, rabu malam	112
Gambar 4. 59 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 2, rabu tengah malam	114
Gambar 4. 60 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 2, sabtu pagi.....	115
Gambar 4. 61 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 2, sabtu siang	116
Gambar 4. 62 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 2, sabtu malam.....	117
Gambar 4. 63 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 2, sabtu tengah malam	119
Gambar 4. 64 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 2, minggu pagi.....	120
Gambar 4. 65 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 2, minggu siang	121
Gambar 4. 66 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 2, minggu malam.....	122
Gambar 4. 67 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 2, minggu tengah malam	123
Gambar 4. 68 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 3, senin pagi.....	124
Gambar 4. 69 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 3, senin siang	125
Gambar 4. 70 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 3, senin malam.....	127
Gambar 4. 71 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 3, senin tengah malam	128
Gambar 4. 72 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 3, rabu pagi	129
Gambar 4. 73 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 3, rabu siang	130
Gambar 4. 74 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 3, rabu malam	132
Gambar 4. 75 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 3, rabu tengah malam	133
Gambar 4. 76 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 3, sabtu pagi.....	134
Gambar 4. 77 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 3, sabtu siang	135
Gambar 4. 78 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 3, sabtu malam.....	137
Gambar 4. 79 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 3, sabtu tengah malam	138
Gambar 4. 80 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 3, minggu pagi	139
Gambar 4. 81 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 3, minggu siang	140
Gambar 4. 82 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 3, minggu malam.....	141
Gambar 4. 83 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 3, minggu tengah malam	142
Gambar 4. 84 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 4, senin pagi.....	143
Gambar 4. 85 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 4, senin siang	145
Gambar 4. 86 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 4, senin malam.....	146
Gambar 4. 87 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 4, senin tengah malam	147
Gambar 4. 88 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 4, rabu pagi	148
Gambar 4. 89 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 4, rabu siang	149
Gambar 4. 90 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 4, rabu malam	151
Gambar 4. 91 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 4, rabu tengah malam	152
Gambar 4. 92 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 4, sabtu pagi.....	153
Gambar 4. 93 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 4, sabtu siang	154
Gambar 4. 94 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 4, sabtu malam.....	156
Gambar 4. 95 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 4, sabtu tengah malam	157
Gambar 4. 96 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 4, minggu pagi.....	159
Gambar 4. 97 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 4, minggu siang	161
Gambar 4. 98 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 4, minggu malam.....	162
Gambar 4. 99 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 4, minggu tengah malam	163
Gambar 4. 100 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 5, senin pagi.....	164
Gambar 4. 101 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 5, senin siang	166
Gambar 4. 102 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 5, senin malam.....	167
Gambar 4. 103 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 5, senin tengah malam	168

Gambar 4. 104 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 5, rabu pagi	170
Gambar 4. 105 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 5, rabu siang	171
Gambar 4. 106 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 5, rabu malam	172
Gambar 4. 107 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 5, rabu tengah malam	174
Gambar 4. 108 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 5, sabtu pagi.....	175
Gambar 4. 109 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 5, sabtu siang	176
Gambar 4. 110 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 5, sabtu malam.....	177
Gambar 4. 111 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 5, sabtu tengah malam	179
Gambar 4. 112 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 5, minggu pagi	180
Gambar 4. 113 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 5, minggu siang	181
Gambar 4. 114 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 5, minggu malam	182
Gambar 4. 115 <i>Behavior mapping</i> di titik amatan 5, minggu tengah malam	183

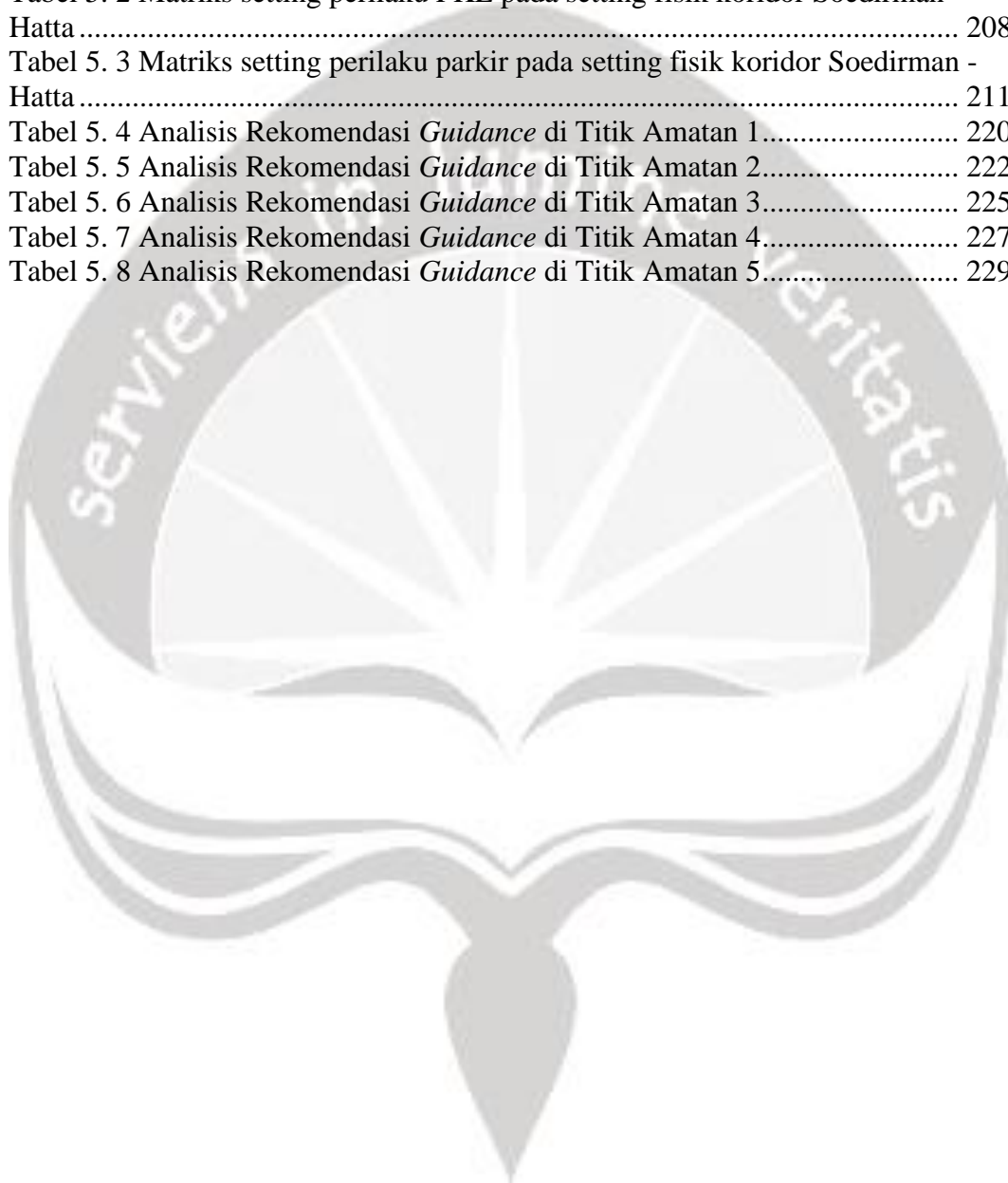
Gambar 5. 1 Kebutuhan ruang gerak minimum pejalan kaki berkebutuhan khusus	218
Gambar 5. 2 Rencana setting fisik titik amatan 1	221
Gambar 5. 3 <i>Bollard</i> jalan.....	222
Gambar 5. 4 Rencana setting fisik di titik amatan 2	224
Gambar 5. 5 Rencana setting fisik di titik amatan 3	226
Gambar 5. 6 Rencana setting fisik di titik amatan 4	228
Gambar 5. 7 Rencana setting fisik di titik amatan 4	230

DAFTAR TABEL

Tabel 1. 1 Penelitian yang menggunakan <i>behavir mapping</i>	13
Tabel 4. 1 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 1, Senin pagi	83
Tabel 4. 2 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 1, Senin Siang	84
Tabel 4. 3 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 1, Senin Malam.....	86
Tabel 4. 4 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 1, Senin Tengah Malam....	87
Tabel 4. 5 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 1, Rabu pagi	89
Tabel 4. 6 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 1, Rabu Siang.....	90
Tabel 4. 7 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 1, Rabu Malam	91
Tabel 4. 8 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 1, Rabu Tengah Malam	93
Tabel 4. 9 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 1, Sabtu Pagi	94
Tabel 4. 10 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 1, Sabtu Siang.....	95
Tabel 4. 11 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 1, Sabtu Malam.....	97
Tabel 4. 12 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 1, Sabtu Tengah Malam..	99
Tabel 4. 13 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 1, Minggu Pagi	100
Tabel 4. 14 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 1, Minggu Siang	101
Tabel 4. 15 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 1, Minggu Malam	102
Tabel 4. 16 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 1, Minggu Tengah Malam	104
Tabel 4. 17 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 2, Senin Pagi	105
Tabel 4. 18 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 2, Senin Siang	106
Tabel 4. 19 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 2, Senin Malam.....	108
Tabel 4. 20 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 2, Senin Tengah Malam	109
Tabel 4. 21 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 2, Rabu Pagi.....	110
Tabel 4. 22 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 2, Rabu Siang.....	111
Tabel 4. 23 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 2, Rabu Malam	113
Tabel 4. 24 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 2, Rabu Tengah Malam	114
Tabel 4. 25 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 2, Sabtu Pagi	115
Tabel 4. 26 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 2, Sabtu Siang.....	116
Tabel 4. 27 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 2, Sabtu Malam.....	118
Tabel 4. 28 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 2, Sabtu Tengah Malam	119
Tabel 4. 29 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 2, Minggu Pagi	120
Tabel 4. 30 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 2, Minggu Siang	121
Tabel 4. 31 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 2, Minggu Malam	122
Tabel 4. 32 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 2, Minggu Tengah Malam	123
Tabel 4. 33 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 3, Senin Pagi	124
Tabel 4. 34 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 3, Senin Siang	126
Tabel 4. 35 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 3, Senin Malam.....	127
Tabel 4. 36 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 3, Senin Tengah Malam	129
Tabel 4. 37 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 3, Rabu Pagi.....	129
Tabel 4. 38 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 3, Rabu Siang.....	131
Tabel 4. 39 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 3, Rabu Malam	132
Tabel 4. 40 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 3, Rabu Tengah Malam	133

Tabel 4. 41 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 3, Sabtu Pagi	134
Tabel 4. 42 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 3, Sabtu Siang	135
Tabel 4. 43 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 3, Sabtu Malam	137
Tabel 4. 44 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 3, Sabtu Tengah Malam	138
Tabel 4. 45 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 3, Minggu Pagi	139
Tabel 4. 46 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 3, Minggu Siang	140
Tabel 4. 47 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 3, Minggu Malam	141
Tabel 4. 48 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 3, Minggu Tengah Malam	143
Tabel 4. 49 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 4, Senin Pagi	143
Tabel 4. 50 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 4, Senin Siang	145
Tabel 4. 51 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 4, Senin Malam	146
Tabel 4. 52 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 4, Senin Tengah Malam	148
Tabel 4. 53 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 4, Rabu Pagi	148
Tabel 4. 54 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 4, Rabu Siang	150
Tabel 4. 55 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 4, Rabu Malam	151
Tabel 4. 56 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 4, Rabu Tengah Malam	152
Tabel 4. 57 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 4, Sabtu Pagi	153
Tabel 4. 58 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 4, Sabtu Siang	154
Tabel 4. 59 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 4, Sabtu Malam	156
Tabel 4. 60 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 4, Sabtu Tengah Malam	157
Tabel 4. 61 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 4, Minggu Pagi	160
Tabel 4. 62 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 4, Minggu Siang	161
Tabel 4. 63 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 4, Minggu Malam	162
Tabel 4. 64 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 4, Minggu Tengah Malam	164
Tabel 4. 65 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 5, Senin Pagi	164
Tabel 4. 66 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 5, Senin Siang	166
Tabel 4. 67 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 5, Senin Malam	167
Tabel 4. 68 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 5, Senin Tengah Malam	169
Tabel 4. 69 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 5, Rabu Pagi	170
Tabel 4. 70 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 5, Rabu Siang	171
Tabel 4. 71 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 5, Rabu Malam	173
Tabel 4. 72 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 5, Rabu Tengah Malam	174
Tabel 4. 73 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 5, Sabtu Pagi	175
Tabel 4. 74 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 5, Sabtu Siang	176
Tabel 4. 75 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 5, Sabtu Malam	178
Tabel 4. 76 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 5, Sabtu Tengah Malam	179
Tabel 4. 77 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 5, Minggu Pagi	180
Tabel 4. 78 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 5, Minggu Siang	181
Tabel 4. 79 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 5, Minggu Malam	182
Tabel 4. 80 Tabel Identifikasi Aktivitas Titik Amatan 5, Minggu Tengah Malam	184
Tabel 4. 81 Pola Perilaku di Titik Amatan 1	185
Tabel 4. 82 Pola Perilaku di Titik Amatan 2	189
Tabel 4. 83 Pola Perilaku di Titik Amatan 3	193

Tabel 4. 84 Pola Perilaku di Titik Amatan 4.....	196
Tabel 4. 85 Pola Perilaku di Titik Amatan 5.....	199
Tabel 5. 1 Matriks setting perilaku pejalan kaki pada setting fisik koridor Soedirman - Hatta	205
Tabel 5. 2 Matriks setting perilaku PKL pada setting fisik koridor Soedirman - Hatta	208
Tabel 5. 3 Matriks setting perilaku parkir pada setting fisik koridor Soedirman - Hatta	211
Tabel 5. 4 Analisis Rekomendasi <i>Guidance</i> di Titik Amatan 1.....	220
Tabel 5. 5 Analisis Rekomendasi <i>Guidance</i> di Titik Amatan 2.....	222
Tabel 5. 6 Analisis Rekomendasi <i>Guidance</i> di Titik Amatan 3.....	225
Tabel 5. 7 Analisis Rekomendasi <i>Guidance</i> di Titik Amatan 4.....	227
Tabel 5. 8 Analisis Rekomendasi <i>Guidance</i> di Titik Amatan 5.....	229



DAFTAR BAGAN

Bagan 1. 1 Kerangka Penelitian	17
--------------------------------------	----



KAJIAN DAN PEMETAAN POLA PERILAKU PENGGUNA PEDESTRIAN PADA SETTING FISIK KORIDOR SOEDIRMAN – HATTA DI KOTA KUPANG

INTISARI

Koridor Soedirman – Hatta merupakan salah satu koridor komersil tertua di Kota Kupang dan masih terus berkembang hingga kini. Perkembangan yang terjadi selain berdampak positif, juga membawa dampak negatif, salah satu contoh dampak negatif yang ditimbulkan adalah terjadinya ketidaksesuaian pola perilaku pengguna terhadap setting fisik koridor Soedirman – Hatta. Hal ini mudah diamati pada salah satu elemen fisik koridor yakni pedestrian. Jalur pedestrian di beberapa titik pada koridor Soedirman – Hatta tidak digunakan sesuai fungsinya dan hal ini memperburuk kualitas pedestrian koridor. Dalam penelitian ini metode yang digunakan adalah metode kualitatif deskriptif yakni melakukan observasi langsung ke lokasi studi untuk mengetahui, memahami serta mengidentifikasi secara langsung setting perilaku pengguna pedestrian pada setting fisik koridor Soedirman - Hatta. Selain itu untuk mengidentifikasi bagaimana manusia baik secara individual maupun kelompok memanfaatkan, menggunakan atau mengakomodasi perilakunya dalam suatu situasi waktu di koridor Soedirman – Hatta, penelitian ini menggunakan teknik pemetaan perilaku yakni *place centered mapping*. Hasil dari penelitian ini adalah adanya ketidaksesuaian pola perilaku pengguna pedestrian di lima titik amatan yang disebabkan oleh faktor internal pedestrian maupun faktor eksterior lainnya. Rekomendasi *guidance* yang diberikan mengacu pada hasil analisa pola perilaku pengguna pedestrian dalam tulisan ini serta mengacu pada aturan pemerintah yang berlaku yakni RDTR Kota Kupang Tahun 2009 – 2029 dan Permen. Pu. No.13 Tahun 2014.

Kata kunci : pola perilaku, pengguna pedestrian, setting fisik

**STUDY AND MAPPING OF PEDESTRIAN BEHAVIOR PATTERNS IN
PHYSICAL SETTINGS OF SOEDIRMAN - HATTA CORRIDORS IN
KUPANG CITY**

ABSTRACT

The Sudirman - Hatta Corridor is one of the oldest commercial corridors in Kupang City and is still growing today. The development that occurred in addition to having a positive impact, also had a negative impact, one example of the negative impact caused was a mismatch of user behavior patterns to the physical setting of the Soedirman - Hatta corridor. This is easily observed in one of the physical elements of the corridor namely pedestrian. Pedestrian lines at several points in the Soedirman - Hatta corridor are not used according to their functions and this has worsened the quality of pedestrian corridors. In this research the method used is descriptive qualitative method that is direct observation to the study location to find out, understand and identify directly the behavior settings of pedestrian users in the physical setting of the Soedirman - Hatta corridor. In addition to identifying how humans both individually and in groups use, use or accommodate their behavior in a time situation in the Soedirman - Hatta corridor, this study uses a behavior mapping technique that is place centered mapping. The results of this study are the incompatibility of pedestrian user behavior patterns at the five observation points caused by internal pedestrian and other exterior factors. Guidance recommendations given refer to the results of pedestrian user behavior analysis in this paper and refer to the applicable government regulations namely RDTR Kota Kupang Tahun 2009 - 2029 and Permen. Pu No.13 Tahun 2014.

Keywords: behavior patterns, pedestrian users, physical settings

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Manusia merupakan makhluk sosial yang selalu berinteraksi antar sesama manusia maupun dengan lingkungannya. Interaksi yang terjadi biasanya disebabkan oleh respon seseorang terhadap rangsangan dari luar (Notoatmodjo, 2012), hal ini disebut sebagai perilaku manusia. Setiap orang memiliki perilaku yang berbeda sesuai dengan rangsangan yang diterima serta respon yang diberikan. Terdapat tiga faktor utama pembentuk perilaku manusia yakni faktor lingkungan, faktor karakter personal dan faktor sosial, yang mana ketiga faktor ini saling mempengaruhi dalam membentuk perilaku manusia baik secara personal maupun kelompok.

Perilaku manusia yang berulang - ulang pada suatu lingkungan atau tempat yang sama dalam jangka waktu tertentu akan membentuk suatu pola perilaku. Dalam dunia arsitektur pola perilaku manusia menjadi aspek penting ketika merencanakan dan mendesain suatu lingkungan binaan. Meskipun demikian, seringkali dalam proses desain seorang arsitek atau perencana belum maksimal menerapkannya, hal ini dapat dilihat dari permasalahan yang muncul yakni perilaku manusia yang tidak sesuai dengan setting lingkungan binaan yang dihasilkan maupun sebaliknya, setting lingkungan tidak sesuai dengan perilaku manusia. Contoh kasus nyata yang dapat kita amati adalah pola perilaku pengguna pedestrian di lingkungan dengan aktivitas yang padat, yang sering kali pola perilaku yang terjadi tidak sesuai dengan setting pedestrian yang ada ataupun sebaliknya.

Pedestrian merupakan fasilitas umum yang digunakan pejalan kaki untuk berpindah dari satu tempat ke tempat lain. Kehadiran pedestrian dalam suatu kawasan atau lingkungan tidak bisa dianggap remeh karena dengan kehadirannya pejalan kaki dapat dengan aman dan nyaman melakukan aktivitas serta tidak terganggu oleh sirkulasi kendaraan.

Menurut Hamid Shirvani pedestrian merupakan salah satu elemen dalam merancang suatu kota (Shirvani, 1985). Namun, dalam perkembangan kota pedestrian kurang mendapat perhatian dari pihak – pihak yang bertanggung jawab dalam menata jalan raya dan lebih memprioritaskan kendaraan, sedangkan untuk pejalan kaki hanya diperhatikan dengan pemberian rambu – rambu untuk melindungi pejalan kaki (Carmona, 2008). Hal ini berdampak pada terbentuknya pola perilaku pejalan kaki yang tidak sesuai dengan setting lingkungan dalam melakukan aktivitas mereka, misalnya mengambil ruang jalan raya untuk berpindah tempat, lebih memilih menggunakan kendaraan dari pada berjalan kaki meski jarak tempuh tidak terlalu jauh, dan pola perilaku lainnya.

Masalah di atas merupakan hal yang sering kita lihat pada kota – kota di Indonesia khususnya pada koridor – koridor kota, salah satunya adalah koridor Soedirman – Hatta yang berada di kecamatan Kota Raja, kelurahan Kuanino, kota Kupang, Provinsi Nusa Tenggara Timur (NTT). Kota Kupang sendiri merupakan salah satu kota berkembang di Indonesia yang dalam beberapa tahun terakhir mengalami peningkatan yang cukup pesat, hal ini dapat dilihat pada beberapa titik kota yang mengalami perkembangan, salah satunya pada koridor Soedirman – Hatta.

Dalam Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Kupang tahun 2011-2031 yang kemudian ditegaskan kembali dalam Rencana Detail Tata Ruang Bagian Wilayah Pengembangan 1 (RDTR BWP 1) Kota Kupang tahun 2009-2029, koridor Soedirman – Hatta masuk dalam kawasan campuran, perdagangan dan jasa, dan secara spesifik jenis kawasan perdagangan pada koridor ini adalah perdagangan moderen.

Saat ini koridor Soedirman – Hatta padat akan aktivitas manusia dan merupakan kawasan padat bangunan yang paling tinggi di kota Kupang. Akses dalam koridor ini dihubungkan oleh dua jalan arteri sekunder yakni jalan Soedirman dan jalan Mohammad Hatta, yang mana dalam RDTR lebar pedestrian yang direkomendasikan adalah dua meter dan pada beberapa ruas pedestrian direkomendasikan juga untuk dibangun pergola. Meskipun baru di tahap RTRW dan RDTR, pedestrian pada koridor Soedirman – Hatta harusnya tetap memenuhi kriteria yang telah diatur. Namun kenyataannya tidak semua pedestrian memiliki ukuran serta kondisi yang nyaman bagi pejalan kaki, bahkan di beberapa ruas jalan tidak terdapat jalur pejalan kaki.

Faktor lain yang menyebabkan ketidaknyamanan pejalan kaki pada koridor ini adalah penggunaan ruang pedestrian oleh pedagang kaki lima (PKL) untuk berjualan, baik yang beraktivitas paruh waktu maupun *full time*. Dalam RTRW maupun RDTR, ruang dalam koridor ini tidak difungsikan bagi pedagang informal untuk beraktivitas, namun dalam beberapa tahun terakhir pertumbuhan pedagang sektor informal di koridor ini cukup pesat, hal ini bisa dilihat dari keberadaan kios – kios eceran serta pertumbuhan titik – titik kuliner malam. Meskipun berdampak

positif, kehadiran PKL merebut ruang pedestrian yang menyebabkan terbentuknya perilaku pejalan kaki yang tidak sesuai dengan setting lingkungan, misalnya mengambil ruang jalan raya untuk berpindah dan sebagainya.

Selain itu faktor yang turut mempengaruhi perilaku pejalan kaki pada koridor ini adalah suhu udara. Secara astronomis kota Kupang berada pada $10^{\circ} 36' 14''$ - $10^{\circ} 39' 58''$ lintang selatan dan $123^{\circ} 32' 23''$ - $123^{\circ} 37' 01''$ bujur timur dan tidak terlalu jauh dari garis khatulistiwa sehingga sinar matahari yang diterima cukup banyak. Bahkan di bulan Oktober tahun 2017 Badan Meteorologi Klimatologi dan Geofisika (BMKG) Kupang memprediksi suhu kota Kupang mencapai 39°C , yang disebabkan oleh fenomena *Equinox* yakni kondisi dimana posisi matahari berada tepat di atas khatulistiwa (Y. Agus, 2017, <https://www.republika.co.id/berita/nasional/daerah/17/09/25/owtwmu396-bmkg-suhu-udara-kupang-capai-39-derajat-celsius>, 30 September 2019).



Gambar 1. 1 Media Online
Sumber : www. Google. Com

Menurut data Badan Pusat Statistik (BPS) Kota Kupang, pada tahun 2018 suhu terpanas kota Kupang mencapai $33,5^{\circ}\text{C}$ di bulan April sedangkan suhu

terendahnya pada bulan Juli yakni 22,0 °C (BPS Kota Kupang, 2019). Dengan suhu udara seperti ini tentu akan berdampak pada perilaku pejalan kaki. Menurut penelitian yang dilakukan Cui dkk (2013), suhu udara secara langsung mempengaruhi kinerja manusia (Cui et al., 2013).

Meskipun memiliki suhu udara yang cukup panas, hanya beberapa titik pada koridor ini yang memiliki pohon sebagai komponen peneduh dan belum terdapat pergola seperti yang telah direkomendasikan dalam RDTR. Hal ini tentu secara langsung berpengaruh terhadap pola perilaku pengguna pedestrian khususnya pada saat panas maupun hujan.

Selain beberapa faktor di atas, sistem transportasi pada koridor ini juga sangat mempengaruhi pola perilaku pengguna pedestrian. Kota Kupang secara umum memiliki transportasi umum berupa kendaraan roda dua dan empat. Salah satu moda transportasi umum yang sering digunakan warga kota Kupang adalah Bemo yakni kendaraan roda empat dengan daya angkut dua belas orang (Dindimara, 2017). Moda transportasi ini tidak memiliki tempat khusus untuk mengangkut maupun menurunkan penumpang di koridor Soedirman – Hatta yang menyebabkan bemo dapat berhenti dengan bebas di semua titik. Hal ini berpotensi mempengaruhi perilaku pengunjung dalam hal memilih berjalan kaki ataupun menggunakan bemo untuk berpindah, meski jarak tidak terlalu jauh.

Dampak lain yang ditimbulkan dari aktivitas bemo pada koridor ini adalah terjadinya kemacetan pada titik – titik dimana moda transportasi ini mengangkut maupun menurunkan penumpang. Kemacetan yang terjadi menimbulkan

kebisingan yang juga berpotensi mempengaruhi perilaku pengguna pedestrian Soedirman - Hatta.



Gambar 1. 2 Kondisi Eksisting Koridor Soedirman – Hatta
Sumber: *Google Earth* , 2019

Selain transportasi umum, kendaraan pribadi khususnya roda dua menjadi moda transportasi yang paling dominan, hal ini bisa dibuktikan dengan intensitas kendaraan roda dua yang melewati maupun yang terparkir di sepanjang koridor Soedirman – Hatta. Baik pada siang hari maupun malam di beberapa titik koridor ruang pedestrian dimanfaatkan sebagai area parkir, hal ini disebabkan oleh beberapa faktor salah satunya adalah tidak tersedianya ruang parkir yang cukup.

Beberapa titik dalam koridor Soedirman - Hatta memiliki fungsi bangunan serta kepadatan yang berbeda, misalnya terdapat bangunan ibadah, rumah sakit, perkantoran, hotel dan lain-lain, yang berdampak pada pola perilaku pengguna pedestrian yang berbeda antara satu titik dengan titik lainnya.

Sebagai contoh misalnya, pada titik dimana terdapat rumah sakit pola perilaku pengguna pedestrian tidak akan sama dengan pola perilaku pengguna pedestrian yang berada dekat dengan bangunan komersial. Aktivitas yang dilakukan pejalan kaki pada titik ini dipengaruhi langsung oleh keberadaan rumah sakit, misalnya turun dari bemo dan langsung ke rumah sakit atau sebaliknya. Selain itu keberadaan rumah sakit mempengaruhi pertumbuhan PKL sekitar rumah sakit, sehingga ruang pedestrian dimanfaatkan oleh PKL untuk berjualan.



Gambar 1. 3 kondisi pedestrian di depan RSUD. WZ. Yohannes
Sumber: *Google Earth*, 2019

Perilaku pejalan kaki di atas tentu berbeda dengan perilaku pejalan kaki di dekat bangunan ibadah, yang mana pada hari-hari biasa intensitas pejalan kaki di titik ini tidak sepadat ketika hari minggu dimana terjadinya kegiatan rohani.



Gambar 1. 4 Gereja GMT Koinonia Kuanino
Sumber: *Google Earth*, 2019

Dari permasalahan yang dipaparkan di atas diperlukan suatu kajian khusus terkait pola perilaku pengguna pedestrian di koridor Soedirman – Hatta. Kajian yang dilakukan menggunakan metode *Behavior Mapping*, yang berfungsi merekam tindakan orang – orang disuatu tempat pada suatu waktu di atas suatu peta (Wahyuni, 2004). Terdapat dua teknik pemetaan perilaku yakni teknik *place centered mapping* dan *person centered mapping*.

1.2 Pertanyaan Penelitian

Dari uraian latar belakang di atas, maka didapat beberapa pertanyaan dalam penelitian ini, yakni;

1. Bagaimana setting fisik pada masing – masing titik amatan di koridor Soedirman – Hatta ?
2. Bagaimana setting perilaku pengguna pedestrian pada masing – masing titik amatan ?

3. Bagaimana pola perilaku pengguna pedestrian serta pemetaannya pada masing – masing titik amatan di koridor Soedirman – Hatta ?
4. Bagaimana *guidelines* penataan setting fisik koridor khususnya jalur pedestrian agar dapat menciptakan rasa aman dan nyaman bagi semua pengguna pedestrian di koridor Soedirman - Hatta ?

1.3 Tujuan

Sesuai dengan pertanyaan penelitian diatas, maka dapat dijabarkan tujuan penelitian sebagai berikut ;

1. Mengidentifikasi Setting fisik pada masing – masing titik amatan di koridor Soedirman – Hatta.
2. Mengidentifikasi setting perilaku pengguna pedestrian pada masing – masing titik amatan di koridor Soedirman – Hatta.
3. Mengidentifikasi dan memetakan pola perilaku pengguna pedestrian pada koridor Soedirman – Hatta.
4. Merumuskan *guidelines* bagi pemerintah maupun swasta dalam menata pedestrian koridor Soedirman – Hatta.

1.4 Manfaat

Penelitian ini diharapkan bermanfaat bagi semua kalangan secara khusus semua pihak yang secara langsung berkaitan dengan koridor Soedirman – Hatta, antara lain;

1. Pemerintah dan Swasta

Penelitian ini dapat menjadi *guidelines* bagi pemerintah dan swasta dalam menata pedestrian koridor Soedirman – Hatta yang aman dan nyaman bagi semua pengguna pedestrian sehingga dapat meningkatkan kualitas koridor ini.

2. Masyarakat

Dengan penataan yang mempertimbangkan pola perilaku pengguna pedestrian, maka masyarakat kota Kupang, khususnya yang berinteraksi langsung dengan koridor Soedirman – Hatta dapat menjalankan aktivitas mereka dengan aman dan nyaman.

3. Akademisi

Penelitian ini dapat menjadi referensi bagi para akademisi khususnya terkait kajian pola perilaku pengguna pedestrian pada setting fisik koridor dengan metode *Behaviour Mapping*.

4. Penulis

Memperkaya penulis dengan wawasan baru khususnya yang berkaitan dengan pola perilaku pengguna pedestrian pada setting fisik koridor dan wawasan yang lebih mendalam terkait metode *Behaviour Mapping*.

1.5 Ruang Lingkup

1.5.1 Lingkup Spasial

Secara spasial, lokasi yang menjadi objek penelitian ini berupa koridor yang berada pada pusat kota Kupang yakni di kecamatan Kota Raja,

kelurahan Kuanino, kota Kupang, dan memiliki dua jalan utama, yakni jalan Soedirman dan jalan Mohammad Hatta. Panjang koridor yang akan diteliti kurang lebih mencapai 1.704 meter, namun untuk memudahkan proses pengumpulan data akan dibagi kedalam beberapa titik amatan sesuai dengan setting fisik koridor.



Gambar 1. 5 Lokasi Penelitian
Sumber: *Google maps* 2019, diolah penulis 2019

1.5.2 Lingkup Substansial

Secara substansial penelitian ini mengidentifikasi, mengkaji dan memetakan pola perilaku pengguna pedestrian pada koridor Soedirman – Hatta dengan menggunakan salah satu teknik pemetaan perilaku dari metode *Behavior Mapping* yakni *place centered mapping*.

1.5.3 Lingkup Temporal

Secara temporal waktu pelaksanaan penelitian dilakukan dalam jangka waktu delapan bulan terhitung sejak penyusunan proposal, pengambilan data, analisis data hingga pengambilan kesimpulan.

1.6 Metode Penelitian

Metode yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif yang bertujuan untuk mengungkapkan kejadian atau fakta, fenomena, variabel dan keadaan yang terjadi saat penelitian berlangsung dengan menyuguhkan apa yang sebenarnya terjadi. Menurut Nazir (1988), metode deskriptif merupakan suatu metode dalam meneliti sekelompok manusia, suatu objek, suatu kondisi pada masa sekarang (Nazir, 1988) .

Dengan pendekatan ini, kejadian atau fakta yang sedang terjadi ketika pengambilan data dapat direkam dengan metode *behavior mapping*, yang kemudian dideskripsikan dalam bentuk sketsa atau pemetaan sehingga dapat mengetahui pola perilaku pengguna pedestrian pada koridor Soedirman – Hatta.

Sedangkan teknik *behavior mapping* yang digunakan adalah teknik *Place centered mapping* yang bertujuan untuk mengidentifikasi bagaimana manusia baik secara individual maupun kelompok memanfaatkan, menggunakan atau mengakomodasi perilakunya dalam suatu situasi waktu dan tempat tertentu. Peneliti mencatat perilaku dengan menggambarkan simbol – simbol pada peta dasar.

1.7 Keaslian Penelitian

Tabel 1. 1 Penelitian yang menggunakan *behavir mapping*

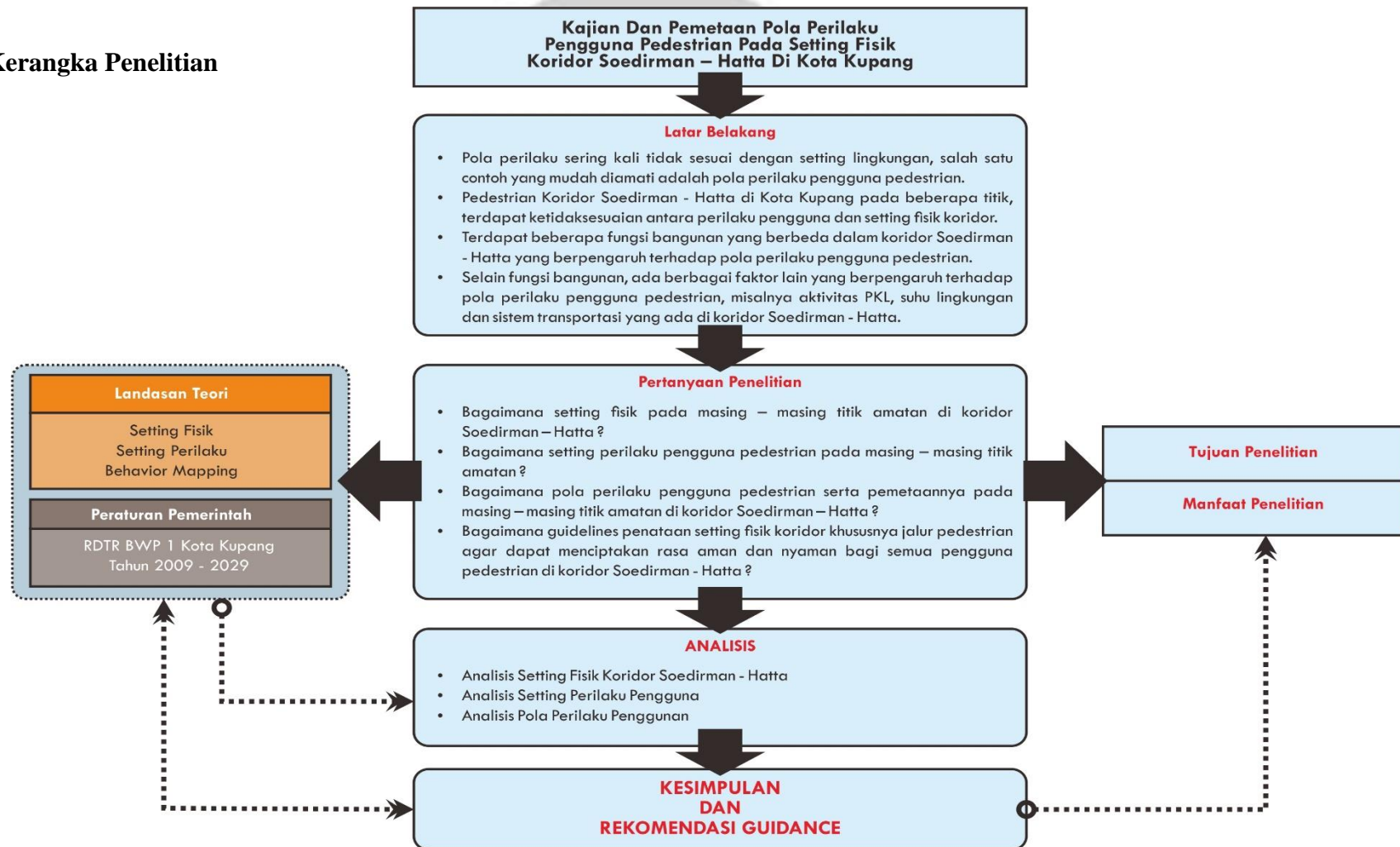
Judul	Permasalahan	Hasil
-------	--------------	-------

Pengaruh Setting Fisik Terhadap Pola Perilaku Pada Fungsi Koridor (Studi Kasus : Koridor Jalan Urip Sumoharjo) (Tandung, 2012).	Bagaimana pengaruh setting fisik tersebut terhadap pola pengguna ?	<p>Secara umum, hasil yang didapat dari lima titik amatan adalah;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aktivitas pengunjung di ruang jalan tidak lepas dari pengaruh keberadaan fungsi bangunan. • Keberadaan bangunan juga mempengaruhi keberadaan elemen fisik, misalnya <i>street furniture</i>, pohon, parkir dan lain-lain. • Pola pejalan kaki pada setiap waktu mengikuti dan menghindari pola parkir, <i>street furniture</i> dan PKL yang ada.
Faktor Penentu Setting Fisik Dalam Beraktivitas di Koridor Jalan Sebagai Ruang Publik (Studi	Apa saja faktor penentu setting fisik koridor agar dapat memenuhi kebutuhannya sebagai ruang publik yang dapat	Faktor utama yang menentukan fungsi setting fisik sebagai ruang publik adalah faktor perilaku warga kampung, yang

Kasus Kampung Kauman Desa Pakuncen Kabupaten Nganjuk) (Ardiansari et al., 2015).	mewadahi aktivitas yang terjadi pada bangunan-bangunan di area koridor tersebut?	dalam penelitian ini ditemukan dua pola kelompok pemanfaatan sehari-hari dan satu pola pemanfaatan untuk acara khusus.
Studi Perilaku Pengguna Pedestrian pada Kawasan Perdagangan di Kota Manado (Warouw & Mastuti, 2016).	Bagaimana karakteristik pola perilaku pejalan kaki pada kawasan perdagangan di Kota Manado?	Terdapat tujuh kategori aktivitas pengguna pedestrian di lokasi studi, yakni berjalan, duduk, meremarkir kendaraan, berdiri, berjualan, bercengkrama dan menunggu.
Pola Perilaku Masyarakat Terhadap Pemanfaatan Ruang Terbuka Publik Di Pusat Kota Ternate (Dewinita Effendi, Judy O. Waani, 2017).	Bagaimana pola perilaku masyarakat dalam memanfaatkan ruang terbuka publik di pusat kota Ternate ? Apa saja perilaku yang	<ul style="list-style-type: none"> • Pada dua ruang terbuka publik yang menjadi sampel, secara umum ditemukan pola perilaku yang muncul antara lain legitiabilitas, kenyamanan, privasi, teritoriti,

	dominan pada lingkungan tersebut ?	<p>aksesibilitas, visibilitas dan sosialitas.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Perilaku dominan yang muncul pada dua ruang publik yang diteliti ditemukan perilaku dominan, yakni legitiabilitas, kenyamanan, privasi dan aksesibilitas.
<p>Pengaruh Setting Ruang Terhadap Perilaku Pengguna Dengan Pendekatan <i>Behavioral Mapping</i> (Fitria, 2018).</p>	<p>Bagaimana tingkat dan bentuk pemetaan perilaku untuk ruang kerja dosen gedung A, lantai 3, Universitas Aisyiyah Yogyakarta ?</p>	<p>Tingkat penggunaan ruang dosen dipengaruhi oleh waktu aktivitas pengguna.</p>

1.8 Kerangka Penelitian



Bagan 1. 1 Kerangka Penelitian

Sumber: Data penulis, 2020

1.9 Sistematika Penulisan

Penelitian ini terdiri dari lima bab, yakni;

BAB I PENDAHULUAN

Berisi pendahuluan yang menjelaskan mengenai latar belakang yang didalamnya terdapat rumusan permasalahan, pertanyaan penelitian, tujuan dan manfaat penelitian, ruang lingkup studi, metode, keaslian dan kerangka penelitian, serta sistematika penulisan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Berisi tinjauan pustaka tentang literatur yang dijadikan alat untuk menjawab dan menyelesaikan permasalahan berdasarkan kajian teoritis yang ada sesuai dengan topik yang akan dibahas.

BAB III METODOLOGI

Berisi tentang metode penelitian yang menjelaskan pendekatan penelitian yang akan digunakan untuk menjawab fokus permasalahan yang telah ditetapkan.

BAB IV HASIL PENGAMATAN DAN ANALISIS

Berisi tentang pemaparan temuan di lapangan objek kajian yaitu koridor Soedirman – Hatta Kota Kupang serta kajian temuan yang dianalisis melalui metode *behavior mapping* untuk menjawab perumusan masalah.

BAB V KESIMPULAN, REKOMENDASI GUIDANCE DAN REKOMENDASI PENELITIAN LANJUTAN

Berisi mengenai hasil akhir dari penelitian sekaligus jawaban dari perumusan masalah yang sudah ditetapkan sejak awal serta rekomendasi dari peneliti berupa analisis tertulis. Selain itu dalam bab ini berisi tentang rekomendasi terkait

penelitian yang masih dapat dilanjutkan dari penelitian yang telah dilakukan ini, baik fokus maupun dengan lokos yang sama.



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

Fokus dalam penelitian ini adalah mengkaji dan memetakan pola perilaku pengguna pedestrian pada setting fisik koridor Soedirman – Hatta di Kota Kupang, sehingga sebelum melakukan kajian mendalam dan membuat pemetaan perilaku maka perlu dilakukan kajian teori yang berkaitan dengan fokus penelitian di atas.

Salah satu contoh teori yang akan dikaji dalam bab ini adalah teori tentang setting fisik, yang mana dalam teori ini akan dibahas tentang hubungan antara lingkungan dan pola perilaku yang terbentuk. Teori tentang perilaku itu sendiri akan dikaji secara mendalam, dari pengertian hingga konsep perilaku berdasarkan ilmu psikologi.

Pada bagian akhir dari kajian teori ini akan dibahas juga terkait teori *behavior mapping* yang mana teori ini digunakan sebagai metode penelitian ini, sehingga sebelum digunakan sangatlah penting untuk mengetahui apa itu *behavior mapping*.

2.1 Setting Fisik

Sarwono (1992) dalam Mokodongan (2016) menjelaskan bahwa lingkungan juga memiliki estetika yang dipengaruhi oleh preferensi terhadap lingkungan yang berbeda-beda, dan bahwa preferensi itu juga ditentukan oleh beberapa hal, yakni;

1. Keteraturan

Semakin teratur, semakin disukai oleh manusia.

2. Tekstur

3. Keakraban dengan lingkungan

Apabila suatu lingkungan makin dikenal maka lingkungan tersebut semakin disukai manusia.

4. Keluasan pandangan

5. Kemajemukan rangsangan

Rappoport (1977) menjelaskan bahwa setting merupakan suatu interaksi antara manusia dengan lingkungannya, oleh sebab itu ruang yang menjadi tempat manusia beraktivitas harus didesain secara ideal. Hal ini berlaku untuk ruang jalan, yang mana pada ruang jalan terdapat setting fisik dan setting perilaku. Elemen – elemen setting fisik pada ruang jalan berupa bangunan, jalur pedestrian, jalur jalur kendaraan, *street furniture* dan tempat pedagang kaki lima (PKL).

Fela Warouw membagi tiga jenis setting ruang jika ditinjau dari elemen pembentuknya (Warouw & Mastuti, 2016), yakni;

1. *Fix (Fixed-Feature)*, adalah elemen yang pada dasarnya tetap atau perubahannya jarang dan lambat, contohnya ; ruang jalan, pedestrian, dan sebagainya.
2. *Semi Fix (Semi fixed-Feature)*, adalah elemen -elemen yang tidak tetap, berpotensi mengalami perubahan yang cepat dan mudah, contohnya; *phon*, *street furniture*, tempat PKL, dan sebagainya.
3. *Non Fix (Non fixed – Feature)*, adalah elemen yang berhubungan dengan perilaku yang ditunjukkan oleh manusia dalam menggunakan ruang.

Hal lain yang dipaparkan *Rapoport* terkait setting fisik di ruang jalan adalah bahwa pejalan kaki ialah pengguna ruang jalan yang melakukan aktivitasnya

dibaluti dengan perilaku sosial yang dinamis dan statis. Contoh aktivitas yang dinamis adalah berjalan, sedangkan aktivitas yang statis contohnya adalah duduk, berdiri, jongkok dan sebagainya. Hal ini menyimpulkan bahwa, selain kegiatan berjalan adapula kegiatan laten yang biasanya terjadi pada pedestrian.

Hubungan pejalan kaki dengan unsur lain menurut Waraouw (2106) dapat dibagi menjadi beberapa kelompok, yakni;

1. Hubungan pejalan kaki dengan kendaraan

Hubungan ini dapat dikenali dari hubungan antara pedestrian dengan jalur kendaraan. Carr (1992) menjelaskan bahwa hubungan diatas dapat dikelompokkan lagi menjadi dua bagian yakni;

- a. Sisi pedestrian dari jalan kendaraan (pedestrian *sidewalks*),
- b. Jalan pedestrian yang bebas maupun yang memiliki pembatas terhadap kendaraan.

2. Hubungan pejalan kaki dengan lokasi parkir

Lokasi parkir merupakan salah satu titik awal pergerakan pejalan kaki. Menurut Lorch (1993), sebaran lokasi parkir umumnya dipengaruhi oleh efektifitas jarak tempuh dan waktu pencapaian ke tempat tujuan. Lokasi parkir yang dekat dengan tempat tujuan cenderung memperpendek jalur pejalan kaki.

3. Hubungan pejalan kaki dengan bangunan

Tujuan dari pejalan kaki dalam suatu koridor komersial adalah bangunan, salah satunya adalah bangunan pertokoan. Menurut Lorch (1993), kawasan perdagangan yang terdapat ruang pedestrian dapat berpotensi

menarik perhatian pengunjung dan menjadi salah satu faktor penentu keberhasilan pertokoan tersebut.

2.1.1 Koridor

Koridor adalah lahan memanjang yang membelah suatu kawasan atau kota atau sebuah lorong yang membentuk deretan fasad bangunan. Koridor bersifat alami seperti sungai yang membelah kota dan ada juga yang dibuat manusia, misalnya jalanan yang membelah suatu kawasan kota yang padat akan massa bangunan.

Moughtin (1995) dalam Mokodongan (2016) mengartikan koridor secara fisik sebagai sebuah organisasi ruang linear dan secara non-fisik dapat diartikan sebagai sebuah sistem yang saling berkaitan (Mokodongan & Tallei, 2016). Jalan sebagai koridor diartikan oleh *Bishop* (1989) sebagai semua ruang pinggir jalan yang diperuntukan bagi pejalan kaki dan halaman depan dari fasad bangunan.

Menurut *Krier* (1979) dalam Tandung (2012), karakteristik sebuah koridor ditentukan oleh deretan bangunan dan semua aktivitas yang terjadi di koridor tersebut (Tandung, 2012). Berdasarkan karakteristik, *Bishop* membagi koridor menjadi dua jenis (Asha & Rochani, 2017), yakni;

1. Koridor Komersial

Koridor jenis ini mempunyai aktivitas padat yang diawali dari bagian-bagian komersil menuju pusat *Urban* seperti kompleks bangunan perkantoran dan perdagangan jasa yang terletak di sepanjang koridor. Koridor komersil mempunyai jalur pejalan kaki atau pedestrian untuk pergerakan pejalan kaki dan pengendara transportasi yang lewat di suatu kota.

2. *Scenic* Koridor

Koridor ini mempunyai pemandangan alam yang natural dan unik sehingga memberikan pengalaman menghibur bagi pejalan kaki maupun pengendara transportasi. Istilah koridor *scenic* kurang dikenal jika dibandingkan dengan koridor komersil karena lebih sering dijumpai di kawasan pedesaan.

Trancik (1988) mendefenisikan secara teoritis, terdapat tiga dasar pembentuk koridor (Brown, 1988), yakni ;

1. Kerangka tiga dimensional, sebagai pendefenisi batas – batas fisik ruang perkotaan, tingkat keterlingkupan suatu ruang perkotaan, dan karakteristik dinding pembatas.
2. Kerangka dua dimensional, merupakan tatanan bidang dasar yang mencakup komposisi bentuk, material, warna dan tekstur.
3. Perletakan objek dalam ruang, meliputi objek fisik maupun manusia sebagai pengguna ruang. *Trancik* menegaskan bahwa elemen manusia paling vital karena memberikan kehidupan dalam ruang koridor jalan.

A. Koridor Komersil

Koridor komersil merupakan jenis koridor yang sering kita jumpai pada suatu kota, hal ini disebabkan oleh perkembangan kota yang cenderung lebih cepat di kawasan-kawasan komersil.

Karakteristik koridor komersil dapat ditinjau dari aspek fisik maupun non-fisik ;

1. Karakteristik Fisik

Secara fisik karakter koridor komersil dapat dilihat dari fasilitas dan jenis komersil yang ada pada koridor tersebut, misalnya suatu koridor komersil akan terasa moderen jika berada pada koridor dengan jenis perdagangan moderen, bagitupun jika kita berada pada kawasan perdagangan tradisional, tentu karakter koridor yang timbul adalah karakter tradisional.



Gambar 2. 1 Ilustrasi Koridor; (kiri) koridor komersial perdagangan moderen di Seoul; (kanan) koridor komersial perdagan tradisional di Seoul

Sumber: *Google.com*, diakses 2020, diolah penulis 2020

2. Karakteristik Non – Fisik

Selain fisik, karakter suatu koridor juga dapat ditentukan dari aspek non-fisik, misalnya kegiatan dan aktivitas yang terjadi pada koridor komersial tersebut.



Gambar 2. 2 Koridor Malioboro; (kiri) suasana malam; (kanan) suasana siang

Sumber: Dokumen penulis, 2018

Pada ilustrasi di atas, koridor Malioboro memiliki dua karakter yang berbeda meski pada satu tempat yang sama, hal ini dapat terjadi ketika aspek non-fisik pada siang dan malam berbeda. Aspek non-fisik yang dimaksud adalah kegiatan sosial, budaya dan ekonomi yang terjadi di koridor Malioboro.

B. Koridor Sebagai Ruang Publik

Mehta (2013) dalam Aulia (2020) menjelaskan jalan perkotaan adalah jenis ruang publik yang khusus, selain menjalankan fungsi utamanya sebagai jalur yang memfasilitasi arus manusia dan barang yang memasuki kota (Aulia et al., 2020).

Koridor jalan di kawasan perkotaan berperan sebagai ruang terbuka publik yang bersifat linear, sehingga menjadi ruang penampung aktivitas masyarakat (Adityo, 2016).

Menurut Carr, et al. dalam Sigit (2015), bentuk fisik koridor sebagai ruang publik yang baik, harus memenuhi beberapa unsur berikut;

1. *Comfort*

Merupakan salah satu syarat keberhasilan ruang fisik koridor karena lamanya seseorang beraktivitas di suatu koridor dapat dijadikan tolak ukur tingkat kenyamanan (*comfortable*) pada koridor tersebut.

Terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi tingkat kenyamanan seseorang, diantaranya; kenyamanan lingkungan akibat pengaruh kondisi alam pada koridor terbut misalnya komponen peneduh dari pohon, matahari dan angin; kenyamanan fisik yang berupa ketersediaan fasilitas penunjang yang baik misalnya tempat duduk, sampah dan lainnya; kenyamanan sosial yang berupa ruang bersosialisasi untuk pengguna.

2. *Relaxation*

Merupakan aktivitas yang erat hubungannya dengan kenyamanan psikologi. Suasana santai akan mudah tercapai jika tubuh dan pikiran berada dalam kondisi yang sehat dan senang. Hal ini dapat dibentuk dengan menghadirkan unsur-unsur adalah seperti tanaman atau pepohonan, air, serta terhindar dari kebisingan.

3. *Passive Engagement*

Aktivitas ini dapat dipengaruhi oleh kondisi lingkungan. Kegiatan pasif dapat dilakukan dengan cara duduk atau berdiri sambil

melihat aktivitas yang terjadi di sekitarnya atau melihat pemandangan lingkungan sekitar.

4. *Active Engagement*

Merupakan kondisi dimana suatu ruang koridor dapat mewadahi aktivitas kontak atau interaksi antar anggota masyarakat dengan baik.

5. *Discovery*

Discovery dapat diartikan secara umum sebagai suatu proses mengelola ruang koridor agar di dalamnya terjadi suatu aktivitas dan ciri khas arsitektural yang terdapat pada koridor sesuai dengan budaya setempat.

2.2 Perilaku

2.2.1 Pengertian, Faktor Pembentuk, Proses Terjadi dan Ciri – Ciri Perilaku

A. Pengertian

Menjelaskan serta mengartikan perilaku manusia adalah suatu hal yang tidak gampang karena harus menggunakan banyak pendekatan ilmu misalnya psikologi, sosial dan lain – lain (Ajzen, 1991). Berikut adalah pengertian perilaku menurut beberapa sumber ;

1. *Clovis Heimsath* (1988) menjelaskan bahwa perilaku merupakan satu kesadaran orang – orang akan struktur sosial dan juga merupakan suatu gerakan bersama dalam suatu waktu tertentu secara dinamik (Heimsath, 1978).

2. Perilaku dapat didefinisikan sebagai cara seseorang bertindak (Wilma Guez, 2000).
3. Fitriani dalam Azwar (2005) membedakan perilaku menjadi dua jenis, yakni perilaku terbuka (*overt behavior*) dan perilaku tertutup (*covert behavior*). Perilaku terbuka merupakan respon seseorang dalam bentuk tindakan nyata sehingga dengan jelas dan mudah untuk diamati, sedangkan perilaku tertutup merupakan respon seseorang yang belum dapat diamati oleh orang lain secara jelas (Azwar, 2005)
4. Kata perilaku menunjukan manusia dalam aksinya, berkaitan dengan aktivitas fisik manusia, berupa interaksi manusia terhadap sesamanya ataupun dengan lingkungan fisiknya (Tandal, 2011).
5. Notoatmodjo (2012) mengartikan perilaku sebagai interaksi yang terjadi yang disebabkan oleh respon seseorang terhadap rangsangan dari luar (Notoatmodjo, 2012).
6. Menurut *Robert Y. Kwick* dalam Janrico (2014) perilaku adalah perbuatan atau tindakan suatu organisme yang mampu diamati dan bahkan dapat dipelajari (Manalu, 2014).
7. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), perilaku adalah tanggapan atau reaksi individu terhadap rangsangan atau lingkungan (Pusat Bahasa Kemdikbud, 2016).

Secara umum, perilaku merupakan suatu tindakan nyata yang diberikan suatu organisme secara individual atau berkelompok terhadap rangsangan yang datang dari luar dalam periode waktu tertentu yang dapat diamati serta

dipelajari. Dalam proses pengamatan pun perilaku terdiri dari dua jenis yakni perilaku yang mudah diamati atau yang disebut perilaku terbuka, dan perilaku tertutup yang belum jelas untuk diamati.

Subjek dalam penelitian ini adalah pengguna pedestrian yang merupakan manusia sehingga konteks organisme dalam tulisan ini adalah orang – orang yang menggunakan pedestrian untuk beraktivitas, oleh sebab itu yang menjadi fokus dalam penelitian ini adalah perilaku manusia.

B. Faktor Pembentuk

Azwar dalam Zuchdi (1995) berpendapat bahwa perilaku seseorang dalam situasi tertentu dan dalam situasi menghadapi stimulus tertentu, banyak ditentukan oleh kepercayaan dan perasaannya terhadap stimulus tersebut (Zuchdi, 1995).

Menurut Tandal (2011), salah satu faktor yang dapat membentuk perilaku manusia adalah faktor lingkungan. Faktor lingkungan secara fisik dapat membatasi aktivitas manusia, dapat menentukan bagaimana seseorang manusia harus bertindak dan juga dapat membentuk kepribadian serta citra diri (Tandal, 2011).

Menurut *Lawrance Green* (1980) terdapat dua faktor yang mempengaruhi perilaku manusia yakni faktor perilaku (*behavior causes*) dan faktor luar perilaku (*non behavior causes*) (Green, 1984). Perilaku itu sendiri terbentuk dari tiga faktor, yakni ;

1. Faktor predisposisi (*predisposing factor*), yang mencakup pengetahuan, sikap dan sebagainya.

2. Faktor pemungkin (*enabling factor*), mencakup lingkungan fisik, ketersediaan fasilitas atau sarana – sarana keselamatan kerja.
3. Faktor penguat (*reinforcement factor*), meliputi peraturan, undang – undang, pengawasan dan sebagainya.

Menurut Tandal (2011), faktor pembentuk perilaku dapat dibedakan menjadi dua, yakni ;

1. Faktor internal yakni karakteristik seseorang yang bersangkutan yang bersifat bawaan, misalnya tingkat emosional, kecerdasan jenis kelamin dan sebagainya.
2. Faktor eksternal yakni lingkungan, baik lingkungan fisik, sosial, ekonomi, budaya dan lain – lain. Faktor ini sering menjadi faktor yang dominan mempengaruhi perilaku seseorang.

C. Proses Terjadinya Perilaku

Penelitian *Rogers* (1974) menjelaskan bahwa sebelum seseorang mengadopsi perilaku baru, pada dirinya akan terjadi beberapa proses sebagai berikut ;

1. Kesadaran (*Awareness*), yaitu orang tersebut menyadari dalam arti mengetahui stimulus terlebih dahulu.
2. *Interest*, yaitu orang mulai tertarik kepada stimulus.
3. *Evaluation*, yakni adanya pertimbangan dalam dirinya terhadap stimulus yang diterima.
4. *Trial*, yakni seseorang mulai mencoba perilaku baru.
5. *Adoption*, seseorang telah berperilaku yang baru sesuai dengan kesadaran, pengetahuan dan sikapnya terhadap stimulus.

D. Ciri – Ciri Perilaku

Sebagai objek studi yang sifatnya empiris, perilaku mempunyai ciri – ciri sebagai berikut ;

1. Perilaku itu sendiri kasat mata, namun penyebab terjadinya secara langsung mungkin tidak dapat diamati.
2. Terdapat beberapa tingkatan dalam perilaku, yakni perilaku sederhana dan perilaku kompleks.
3. Perilaku bervariasi dengan klasifikasi ; Kognitif, afaktif dan psikomotorik, yang mengarah kepada sifat yang rasional, emosional serta gerakan fisik dalam berperilaku.
4. Perilaku bisa disadari dan juga bisa tidak disadari.

2.2.2 Konsep – Konsep Perilaku

Membahas konsep perilaku manusia pada suatu ruang tentu membutuhkan kajian psikologi lingkungan, yang pada dasarnya pada kajian psikologi tersebut akan mendalami peran psikologis dalam membentuk perilaku manusia.

Haryadi dan Setiawan (2010) memaparkan beberapa konsep vital dalam kajian arsitektur lingkungan dan perilaku (Setiawan, 2010);

A. Setting Perilaku (*Behavior Setting*)

Behavior setting dapat diartikan dengan sederhana sebagai suatu interaksi antara suatu kegiatan dengan tempat yang spesifik. Oleh karena itu, *behavior setting* mengandung unsur-unsur; sekelompok orang yang melakukan suatu aktivitas atau perilaku dari sekelompok orang tersebut, serta tempat dimana kehidupan sehari-hari seperti di dalam suatu setting *mall*, toilet, sederet penjual kaki lima, dan sebagainya.

Dalam banyak kajian arsitektur lingkungan dan perilaku, istilah *behavior setting* dipaparkan dalam dua istilah yaitu *system of setting* dan *system of activity*, dimana keterkaitan antara keduanya membentuk suatu *behavior setting* tertentu. *System of setting* atau setting tempat dimaknai sebagai rangkaian unsur-unsur fisik atau spasial yang mempunyai hubungan tertentu dan terkait hingga dapat digunakan untuk suatu kegiatan tertentu. Contoh dari setting tempat adalah ruang yang dimanfaatkan sebagai ruang pameran, ruang terbuka atau trotoar yang ditat untuk berjualan kaki lima dan lain-lain.

Sementara itu *system of activity* atau sistem kegiatan dimaknai sebagai suatu rangkaian perilaku yang secara sengaja dilakukan oleh satu atau beberapa orang, misalnya adalah rangkaian persiapan dan pelayanan di dalam suatu restoran.

Behavior setting memiliki spektrum yang luas, mulai dari setting suatu ruangan kecil hingga setting suatu kota.

B. Persepsi Tentang Lingkungan (*Environmental Perception*)

Persepsi lingkungan adalah interpretasi tentang suatu setting oleh individu, didasarkan latar belakang budaya, nalar dan pengalaman individu tersebut. Sehingga, setiap individu akan memiliki persepsi tentang lingkungan yang berbeda. Namun, dimungkinkan juga beberapa kelompok individu memiliki kecenderungan persepsi lingkungan yang sama yang disebabkan kemiripan latar belakang budaya, nalar serta pengalamannya.

C. Lingkungan Yang Terpersepsikan (*Perceived Environment*)

Lingkungan yang telah terpersepsikan adalah suatu bentuk persepsi lingkungan seseorang atau sekelompok orang. Jika membahas persepsi lingkungan maka akan berhubungan dengan proses kognisi, afeksi dan kognasi seseorang atau sekelompok orang terhadap lingkungan. Keseluruhan proses ini menghasilkan apa yang disebut *perceived environment* atau lingkungan yang terpersepsikan.

D. Kognisi Lingkungan, Citra, dan Skemata (*Environmental Cognition, Image and Schemata*)

Kognisi lingkungan adalah suatu proses memahami dan memberi arti terhadap lingkungan. Proses ini dalam kajian arsitektur lingkungan dan perilaku penting karena merupakan suatu proses yang menjelaskan mekanisme hubungan antara manusia dan lingkungannya.

Rapoport (1997) dalam Haryadi dan Setiawan (2010) mengatakan bahwa kognisi lingkungan ditentukan oleh tiga faktor yaitu; *organismic*, *environmental*, dan *cultural*. Ketiganya saling berinteraksi mempengaruhi proses kognisi seseorang.

E. Pemahaman Lingkungan (*Environmental Learning*)

Pemahaman lingkungan dimaknai sebagai keseluruhan proses yang berputar dari pembentukan kognisi, *schemata* serta peta secara mental. Pembentukan kognisi mengenai suatu lingkungan merupakan suatu pengetahuan, pemahaman dan pengertian yang dinamis serta berputar.

F. Kualitas Lingkungan (*Environmental Quality*)

Keseluruhan proses *environmental learning*, pada akhirnya akan menghasilkan apa yang disebut sebagai persepsi mengenai kualitas lingkungan.

Kualitas lingkungan diartikan secara umum sebagai suatu lingkungan yang memenuhi preferensi imajinasi ideal seseorang atau sekelompok orang. Pengertian ini menegaskan bahwa dalam kajian arsitektur lingkungan dan perilaku, kualitas lingkungan seyogyanya dipahami secara subjektif, yaitu dikaitkan dengan aspek-aspek psikologis dan sosio-kultural masyarakat yang menghuni suatu lingkungan.

G. Teritori (*Territory*)

Teritori dalam kajian arsitektur dan perilaku dimaknai sebagai batas tempat organisme hidup menentukanuntutannya, menamai, serta mempertahankannya, terutama dari kemungkinan intervensi pihak lain.

Konsep teritori yang berlaku pada manusia menyangkut juga *perceived environment* serta *imaginary environment*, yang artinya bagi manusia konsep teritori bukan hanya sekedar tuntutan atas suatu area untuk memenuhi kebutuhan fisiknya saja, tetapi juga untuk kebutuhan emosional dan kultural.

H. Ruang Personal dan Kepadatan (*Personal Space and Crowding*)

Secara sederhana, *Sommer* (1969) dalam Haryadi dan Setiawan (2010) mengartikan ruang privat sebagai batas tak tampak di sekitar seseorang, yang mana orang lain tidak boleh untuk memasukinya.

Personal space adalah konsep yang dinamis dan adaptif, tergantung pada situasi lingkungan dan psikologis seseorang serta kultural seseorang, singkatnya *personal space* seseorang dapat membesar ataupun mengecil.

Konsep ini akan berdampak lanjut pada permasalahan perilaku lainnya yakni *Crowding* (kepadatan), yaitu situasi dimana seseorang atau sekelompok orang sudah tidak mampu mempertahankan ruang privatnya. Dengan kata lain, karena situasi tertentu, batas – batas *personal space* seseorang atau sekelompok orang telah diintervensi oleh seseorang atau sekelompok orang lain.

Situasi *crowding* apabila berlangsung lama akan mengarah pada timbulnya stress. Faktor utama terjadinya *crowding* adalah densitas manusia yang terlalu tinggi di suatu tempat.

Namun demikian, konsep *crowding* pada dasarnya tidak hanya berkaitan dengan densitas fisik namun menyangkut pula dengan aspek psikologis dan kultur seseorang.

I. Tekanan Lingkungan dan Stres (*Environmental Pressures and Stress*)

Tekanan lingkungan diartikan sebagai faktor – faktor fisik, sosial, serta ekonomi yang dapat menimbulkan perasaan tidak enak, tidak nyaman, kehilangan orientasi, atau kehilangan ketertarikan dengan suatu tempat tertentu. Apabila hal ini dibiarkan secara terus menerus, tekanan lingkungan yang terlalu besar menyebabkan interaksi antara manusia

dengan lingkungan tidak terjadi secara baik dan optimal yang kemudian menimbulkan perilaku yang tidak wajar akibat stress.

2.3 Behavior Mapping

Behavior mapping (pemetaan perilaku) merupakan bagan empiris dari apa yang masyarakat lakukan dalam suatu ruangan. Pemetaan perilaku ini ditemukan bersama oleh Ittelson, Proshansky dan Rivlin pada tahun 1976. Menurut Bell et al. (1996) *behavior mapping* merupakan struktur teknik observasi pada perilaku, direkam dan diplotkan ke dalam suatu peta (Bell, 1996).

Pada pemetaan perilaku ada yang disebut "titik tempat" yang mewakili berbagai macam perilaku seperti membaca, duduk, bicara, dan lain-lain pada periode tertentu dan "titik orang" peta perilaku terfokus pada semua perilaku orang-orang terpilih dengan periode tertentu. Pada "titik tempat" pemetaan berkisar pada tempat dan waktu tertentu sedangkan pada "titik orang" berkisar pada satu lokasi atau banyak pada periode waktu tertentu. Pemetaan perilaku merupakan suatu teknik desain yang secara akurat merekam tindakan orang-orang disuatu tempat pada suatu waktu diatas suatu peta.

Pemetaan perilaku ini bisa digunakan untuk membantu memprediksikan bagaimana orang menggunakan gedung atau fasilitas yang baru. Menurut Sommer dalam Porteous (1977), pemetaan perilaku merupakan sketsa atau diagram mengenai suatu area dimana terdapat manusia melakukan aktivitasnya. Peta ini memberikan informasi tentang perilaku, interaksi manusia dan sangat berguna dalam proses perancangan. Terdapat dua cara untuk melakukan pemetaan perilaku (Fitria, 2018), yakni;

1. Pemetaan berdasarkan tempat (*place – centered mapping*)

Teknik pemetaan ini digunakan untuk mengidentifikasi bagaimana manusia baik secara individual maupun kelompok memanfaatkan, menggunakan atau mengakomodasi perilakunya dalam suatu situasi waktu dan tempat tertentu. Peneliti mencatat perilaku dengan menggambarkan simbol – simbol pada peta dasar.

2. Pemetaan berdasarkan pelaku (*person – centered mapping*)

Teknik ini menekankan pada pergerakan manusia secara individual pada periode waktu tertentu. Teknik ini dapat mencakup banyak tempat tergantung pergerakan manusia yang diteliti dan batasan area penelitian.

Pada pemetaan ini, peneliti akan mengikuti pergerakan dan aktivitas seseorang dalam area penelitian dan membuat sketsa serta catatan pada peta dasar.

BAB V

KESIMPULAN, REKOMENDASI *GUIDANCE* DAN REKOMENDASI PENELITIAN LANJUTAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan pada bab sebelumnya, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut;

5.1.1 Pola Perilaku Pejalan Kaki

Dari hasil analisis yang telah dilakukan pada setiap titik amatan, maka dapat dirangkum semua pola perilaku pejalan kaki pada setting fisik koridor Soedirman – Hatta sebagai berikut ;

1. Pejalan kaki akan menempuh perjalanan melalui area pinggir jalan atau bukan di atas jalur pedestrian ketika;
 - a. Jalur pedestrian tidak memiliki perbedaan level permukaan dengan jalan raya.
 - b. Jalur pedestrian dalam keadaan yang rusak dan susah untuk dilalui misalnya kemiringan *ramp* yang ekstrim.
 - c. Lebar jalur pedestrian yang cukup kecil
 - d. Berjalan di jalur pedestrian memakan waktu lebih lama dibanding menggunakan area pinggir jalan.
 - e. Terdapat rintangan di jalur pedestrian, misalnya parkiran kendaraan, terdapat tiang atau *street furniture* lainnya, genangan air, aktivitas beridiri dari orang lain dan aktivitas PKL.

- f. Kualitas pencahayaan di jalur pedestrian yang buruk.
 - g. Intensitas sirkulasi kendaraan di jalan rendah atau berkurang.
2. Pejalan kaki memiliki beberapa pola kriteria tertentu dalam menentukan titik tunggu dan titik *pick up*, yakni;
- a. Titik tersebut cukup teduh ketika pagi dan siang.
 - b. Titik tersebut memiliki kualitas cahaya yang baik saat malam.
 - c. Titik tersebut mudah mengakses maupun diakses kendaraan umum, baik bemo maupun ojek.
 - d. Titik tersebut memiliki kriteria khusus bagi pejalan kaki dengan preferensi khusus, misalnya orang dengan kriteria yang tidak suka ramai tentu akan memilih titik tunggu yang jauh dari keramaian.
 - e. Titik tersebut tidak berada di ruang terbuka (tidak memiliki dinding pembatas di semua sisi)
 - f. Titik tersebut tidak berada di titik dengan intensitas aktivitas tinggi, baik aktivitas manusia maupun kendaraan.
 - g. Titik tersebut dekat dengan jalur keluar dari suatu fungsi bangunan, dimana tempat pejalan kaki berasal.
3. Mobilitas pejalan kaki cukup tinggi apabila melewati jalur jalan dengan sirkulasi kendaraan yang tinggi, serta apabila kondisi suhu lingkungan cukup panas.
4. Intensitas aktivitas pejalan kaki cukup tinggi pada jalur penyebrangan apabila terdapat hubungan erat antara kedua sisi koridor, baik hubungan antar fungsi bangunan, maupun hubungan kedekatan yang lain.

Tabel 5. 1 Matriks setting perilaku pejalan kaki pada setting fisik koridor Soedirman - Hatta

SETTING PERILAKU PEJALAN KAKI		SETTING FISIK KORIDOR SOEDIRMAN - HATTA																																							
		Titik Amatan 1								Titik Amatan 2								Titik Amatan 3								Titik Amatan 4								Titik Amatan 5							
		Pagi		Siang		Malam		Tengah Malam		Pagi		Siang		Malam		Tengah Malam		Pagi		Siang		Malam		Tengah Malam		Pagi		Siang		Malam		Tengah Malam		Pagi		Siang		Malam		Tengah Malam	
		A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B		
Intensitas aktivitas pejalan kaki rendah		√	√			√	√	√	√	√	√	√	√			√	√	√		√				√	√	√	√	√	√			√		√	√		√				
Intensitas aktivitas pejalan kaki sedang		√	√	√	√						√		√		√		√	√	√	√				√	√	√		√	√			√			√	√					
Intensitas aktivitas pejalan kaki tinggi				√	√	√																		√	√																
Dinamis	Berjalan 100% di jalur pedestrian	√		√		√		√		√		√				√		√		√																					
	Berjalan 100% di area pinggir jalan		√		√		√		√			√													√				√			√					√				
	Berjalan > 50% di jalur pedestrian									√		√		√				√				√			√		√			√	√										
	Berjalan < 50% di jalur pedestrian				√					√		√		√				√		√		√			√	√	√			√	√										
	Berjalan dengan cepat			√	√					√	√	√	√		√			√	√	√		√			√			√			√	√	√	√	√	√					
	Berjalan dengan kecepatan sedang		√	√	√	√	√			√	√	√	√	√	√			√	√	√	√	√	√			√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√			√	
	Berjalan dengan pelan	√				√		√	√									√				√																			
	Menghindari rintangan di jalur pedestrian		√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√				√	√	√	√	√			√	√	√		√			√	√	√	√	√	√				
	Menghindari rintangan di pinggir jalan		√		√		√		√		√		√		√				√		√		√			√	√	√		√	√	√	√	√	√	√	√				
	Berjalan di area teduh	√		√						√								√		√					√	√	√	√				√									
	Berjalan di area panas	√	√	√	√						√	√	√					√	√	√	√				√	√	√	√					√	√	√						
	Berjalan di area terang					√	√	√						√	√							√	√										√	√			√				
	Berjalan di area remang-remang					√	√	√	√					√								√				√	√		√					√							
	Berjalan di area gelap																				√				√			√													
Statis	Berdiri di tempat teduh			√	√							√												√		√					√		√	√							
	Berdiri di tempat panas	√	√	√								√												√		√	√				√										
	Duduk di tempat teduh			√									√					√		√		√			√	√	√				√	√	√								
	Duduk di tempat panas																																								
	Berdiri di tempat terang					√	√						√	√							√							√	√					√	√						
	Berdiri di tempat remang-remang																																								
	Berdiri di tempat gelap																																								
	Duduk di tempat terang					√		√						√							√														√						
	Duduk di tempat remang-remang					√									√							√														√					
	Duduk di tempat gelap																																								
	Berdiri < 5 menit	√	√	√	√	√	√					√	√	√	√									√	√	√	√	√	√			√	√								
	Berdiri > 5 menit	√	√			√	√						√	√	√					√				√	√			√	√			√	√		√						
	Duduk < 10 menit												√		√									√									√								
	Duduk > 10 menit			√		√		√					√		√				√		√					√	√					√	√								
Duduk di kursi / bangku / media duduk																										√		√													
Duduk di trotoar / bukan media duduk			√		√		√					√								√				√	√	√					√		√	√							
Duduk di motor												√		√				√		√					√							√			√						

5.1.2 Pola Perilaku PKL

Dari hasil analisis yang telah dilakukan terdapat beberapa pola perilaku PKL yang ada di 5 titik amatan. Berikut rangkuman pola perilaku PKL pada setting fisik koridor Soedirman – Hatta ;

1. Pedagang PKL baik kuliner maupun non kuliner memiliki satu titik teritori yang setiap hari menjadi tempat beraktivitas meskipun tidak memiliki bangunan permanen.
2. Satu pedagang kuliner dapat menjual dua jenis kuliner pada dua waktu yang berbeda. Terjadinya proses penyesuaian jenis kuliner yang ditawarkan sesuai waktu berjualan, misalnya titik kuliner yang ada di titik amatan 2 dan amatan 3. Ketika pagi menu yang ditawarkan adalah olahan nasi, namun ketika siang menu yang ditawarkan adalah cemilan dan olahan minuman dingin dan pada waktu malam menu yang ditawarkan adalah olahan nasi.
3. Penyesuaian lokasi dan orientasi aktivitas sesuai kondisi suhu sekitar titik PKL. Pada titik amatan 2 dan 4, terjadi proses perpindahan lokasi PKL ke tempat yang lebih dingin dan perubahan orientasi aktivitas untuk menghindari cahaya matahari.
4. Fasilitas yang ditawarkan ke pengunjung disesuaikan dengan jenis kuliner yang dijual. Dari 5 titik amatan dengan jumlah PKL kuliner yang cukup banyak, hanya ada 1 titik kuliner di titik amatan 5 yang menjual olahan nasi (RW) tapi tidak menyediakan fasilitas duduk. Selain 1 titik ini, semua PKL kuliner yang menawarkan menu olahan

nasi, pasti menyediakan fasilitas kursi dan *shelter* (saat siang). PKL kuliner yang jenis kulinernya olahan roti dan gorengan tidak menyiapkan fasilitas duduk.

5. Semua titik PKL yang berada di jalur pedestrian, sebelum dan sesudah berjualan terdapat aktivitas pembersihan lokasi.
6. Semua titik kuliner yang berada di bangunan komersil yang sudah tidak beroperasi (*cafe off* dan *ruko off*), fasilitas pendukung dagangannya misalnya gerobak, rak dan meja diletakan di titik tersebut.

Selain pedagang, yang terlibat pada titik PKL adalah pengunjung. Berikut adalah rangkuman pola perilaku pengunjung yang telah dianalisis pada bab sebelumnya ;

1. Dalam menentukan titik PKL khususnya PKL kuliner terdapat beberapa preferensi tertentu yang dapat dilihat dari pola perilaku di titik PKL.
 - a. Fasilitas yang disediakan, misalnya kursi atau *shelter* ketika siang atau hujan.
 - b. Jenis menu kuliner yang dijual
 - c. Ukuran dan fleksibilitas ruang bagi konsumen untuk beraktivitas
 - d. Jaminan kualitas kuliner (terkait halal)
 - e. Kondisi kenyamanan di titik PKL (suhu, kualitas pencahayaan, kebisingan, kepadatan, dan sebagainya).
2. Waktu yang dihabiskan pengunjung di titik kuliner sangat relatif, namun dari hasil amatan minimal waktu yang dihabiskan 1 pengunjung di 1 titik kuliner adalah 10 menit, maksimal 60 menit.

Tabel 5. 2 Matriks setting perilaku PKL pada setting fisik koridor Soedirman - Hatta

SETTING PERILAKU PKL		SETTING FISIK KORIDOR SOEDIRMAN - HATTA																																									
		Titik Amatan 1								Titik Amatan 2								Titik Amatan 3								Titik Amatan 4								Titik Amatan 5									
		Pagi		Siang		Malam		Tengah Malam		Pagi		Siang		Malam		Tengah Malam		Pagi		Siang		Malam		Tengah Malam		Pagi		Siang		Malam		Tengah Malam		Pagi		Siang		Malam		Tengah Malam			
		A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B				
Pedagang	Intensitas aktivitas pedagang rendah		√			√		√	√		√		√			√		√	√	√				√			√			√			√		√								
	Intensitas aktivitas pedagang sedang	√	√	√	√	√	√	√	√		√		√	√	√		√			√			√			√					√		√										
	Intensitas aktivitas pedagang tinggi	√	√	√	√		√		√					√					√																								
	Menu kuliner makanan berat	√	√		√	√	√	√	√		√				√		√	√	√		√		√		√					√		√											
	Menu kuliner makanan ringan				√		√					√	√	√				√		√											√												
	Non kuliner	√	√	√	√	√	√	√	√																																		
	Berjualan di jalur pedestrian		√		√	√	√	√	√				√	√																					√								
	Berjualan di halaman toko / gedung	√	√	√	√	√	√	√	√		√		√		√		√		√		√		√	√	√	√		√				√		√									
	Berjualan di pinggir jalan																	√																									
	Menyiapkan shelter bagi pengunjung				√																			√		√		√		√													
	Tidak menyiapkan shelter	√	√	√	√	√	√	√	√		√		√	√	√		√	√	√		√		√	√	√	√		√				√		√									
	Menyiapkan kursi		√		√		√		√		√		√		√		√		√		√		√		√		√		√				√				√						
	Tidak menyiapkan kursi	√	√	√	√	√	√	√	√				√	√	√			√	√	√		√										√											
	Berpindah posisi / lokasi		√			√						√		√				√																									
Tidak berpindah posisi	√	√	√	√	√	√	√	√		√			√	√		√		√		√		√	√	√	√		√					√			√								
Merubah orientasi																								√				√		√													
Tidak merubah orientasi	√	√	√	√	√	√	√	√		√		√	√	√		√	√	√		√			√	√	√	√		√				√		√									
Pengunjung	Intensitas aktivitas pengunjung rendah		√			√		√	√		√		√			√		√	√	√				√	√		√				√			√		√							
	Intensitas aktivitas pengunjung sedang	√	√	√	√	√	√	√	√		√		√	√	√		√		√		√			√		√		√					√		√								
	Intensitas aktivitas pengunjung tinggi	√	√	√	√		√		√					√					√																								
	Berdiri (< 10 menit)	√	√	√	√	√	√	√	√					√				√	√	√		√										√											
	Berdiri (> 10 menit)					√	√	√	√		√				√										√																		
	Duduk (> 10 menit)		√				√		√		√		√		√		√		√		√		√	√	√	√		√				√			√								

5.1.3 Pola Perilaku Parkir

Terdapat beberapa bangunan dalam 5 titik amatan di koridor Soedirman – Hatta yang maksimal daya tampung area parkirnya tidak sebanding dengan jumlah pengunjung pada bangunan tersebut, misalnya area parkir Rumah Sakit Umum Daerah (RSUD) W.Z. Yohannes (titik amatan 1), toko Sahabat Pasaraya Center (SPC) di titik amatan 2, Swalayan Top Mart di titik amatan 3 yang tidak memiliki halaman parkir, dan contoh bangunan lainnya yang memiliki kasus yang sama.

Permasalahan di atas akan mempengaruhi pola perilaku parkir di pinggir jalan Soedirman – Hatta dan kemudian berpengaruh terhadap buruknya kualitas pedestrian di koridor ini.

Berikut rangkuman pola perilaku parkir di 5 titik amatan pada setting fisik koridor Soedirman – Hatta ;

1. Bangunan yang area parkirnya sudah padat, pengunjung pada fungsi bangunan tersebut akan melakukan 3 pola perilaku, yakni;
 - a. Tetap memilih parkir di depan fungsi bangunan tersebut, dengan mengambil ruang pedestrian atau area pinggir jalan sebagai area parkir.
 - b. Memarkirkan kendaraannya pada area parkir lain di sisi yang sama.
 - c. Memarkirkan kendaraannya pada area parkir atau di pinggir jalan pada sisi yang lain.
2. Kendaraan yang diparkir baik pada area parkir bangunan maupun di pinggir jalan memiliki pola parkir tertentu, yakni;

- a. Kendaraan roda 2 dan roda 4 yang diparkir di area atau halaman depan bangunan didominasi pola parkir 90° atau tegak lurus terhadap jalan.
- b. Kendaraan roda 4 yang diparkir di area pinggir jalan menggunakan pola parkir 0° atau sejajar jalan.
- c. Kendaraan roda 2 yang diparkir di area pinggir jalan menggunakan pola parkir yang bervariasi tergantung kepadatan kendaraan di pinggir jalan tersebut. Jika kepadatan rendah pola parkir yang digunakan 0° atau 30° , namun jika kepadatan tinggi pola parkir yang digunakan adalah pola parkir 90° atau 60° .

Tabel 5. 3 Matriks setting perilaku parkir pada setting fisik koridor Soedirman - Hatta

SETTING PERILAKU PARKIR		SETTING FISIK KORIDOR SOEDIRMAN - HATTA																																								
		Titik Amatan 1								Titik Amatan 2								Titik Amatan 3								Titik Amatan 4								Titik Amatan 5								
		Pagi		Siang		Malam		Tengah Malam		Pagi		Siang		Malam		Tengah Malam		Pagi		Siang		Malam		Tengah Malam		Pagi		Siang		Malam		Tengah Malam		Pagi		Siang		Malam		Tengah Malam		
		A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B			
Kendaraan Roda 2	Int. aktivitas parkir di pinggir jln. rendah		√	√	√	√	√	√	√		√					√	√	√		√				√	√	√	√	√	√		√	√	√	√	√	√	√					
	Int. aktivitas parkir di pinggir jln. sedang						√		√							√								√																		
	Int. aktivitas parkir di pinggir jln. tinggi											√		√				√																								
	Int. aktivitas parkir di pedestrian rendah	√	√		√	√	√		√		√	√		√		√		√	√	√	√				√				√		√	√	√	√	√	√	√	√				
	Int. aktivitas parkir di pedestrian sedang			√		√						√		√																												
	Int. aktivitas parkir di pedestrian tinggi											√		√		√														√												
	Int. aktivitas parkir di area parkir rendah		√			√	√	√	√	√	√		√		√	√	√		√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√				
	Int. aktivitas parkir di area parkir sedang	√					√	√		√	√		√			√	√	√	√	√	√	√				√			√			√			√							
	Int. aktivitas parkir di area parkir tinggi	√		√	√	√	√	√			√	√	√	√	√				√	√	√	√						√			√											
	Pola parkir 0° (sejalar terhadap jalan)	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√		√		√	√	√	√	√	√	√	√		√		√	√	√	√	√	√		√	√	√	√	√	√	√		
Pola parkir 30°		√			√	√	√		√	√	√													√										√	√	√	√	√	√			
Pola parkir 60°			√	√	√	√		√		√	√	√	√	√										√	√					√			√	√	√	√	√	√	√			
Pola parkir 90° (tgg. lurus thrdp. jalan)	√	√	√	√	√		√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√		
Kendaraan Roda 4+	Int. aktivitas parkir di pinggir jln. rendah	√	√				√	√	√	√	√		√		√	√	√	√	√	√				√	√	√		√	√		√	√	√		√	√	√	√	√	√	√	√
	Int. aktivitas parkir di pinggir jln. sedang	√		√	√	√	√		√	√		√		√				√		√				√	√	√		√	√			√			√				√			
	Int. aktivitas parkir di pinggir jln. tinggi			√	√	√																		√	√						√											
	Int. aktivitas parkir di pedestrian rendah				√		√		√	√	√	√	√	√				√	√		√									√		√	√	√	√	√	√	√	√			
	Int. aktivitas parkir di pedestrian sedang									√															√					√				√				√				
	Int. aktivitas parkir di pedestrian tinggi																																									
	Int. aktivitas parkir di area parkir rendah		√		√				√	√	√	√	√	√	√		√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√		
	Int. aktivitas parkir di area parkir sedang	√	√		√		√	√	√		√					√		√	√	√					√				√				√				√					
	Int. aktivitas parkir di area parkir tinggi	√		√	√	√	√	√				√						√				√			√				√													
	Pola parkir 0° (sejalar terhadap jalan)	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√		√		√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	
Pola parkir 30°	√		√		√		√																																			
Pola parkir 60°																									√																	
Pola parkir 90° (tgg. lurus thrdp. jalan)	√		√		√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√		√		√			√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√		

5.1.4 Pola Perilaku Pengguna Jalan

Pengguna jalan koridor Soedirman – Hatta cukup banyak dan bervariasi, namun dalam proses identifikasi terdapat beberapa pengguna yang berpengaruh terhadap terbentuknya pola perilaku pengguna pedestrian lainnya, yakni ;

1. Bemo dan Ojek

- a. Titik *pick up* bemo dan ojek ditentukan oleh pejalan kaki
- b. Titik *drop off* bemo dan ojek biasanya terdapat di depan pintu atau jalur masuk fungsi bangunan tujuan pengguna jasa.
- c. Khusus bemo, meskipun tidak memiliki tempat khusus di pinggir jalan, setiap sopir telah memiliki titik *drop off*-nya sendiri dan hal tersebut merupakan hasil dari proses pemahaman lingkungan.

2. Pengunjung koridor

Intensitas sirkulasi kendaraan paling tinggi terjadi di hari sabtu dari pagi hingga malam. Sedangkan sirkulasi kendaraan dengan intensitas paling rendah (kecuali waktu tengah malam) terjadi di hari minggu ketika pagi dan siang. Sedangkan di waktu malam intensitas sirkulasi kendaraan yang minim terjadi pada hari rabu malam.

5.2 Rekomendasi *Guidance*

Dalam menata jalur pejalan kaki pada suatu ruang kota, terdapat beberapa aturan pemerintah yang menjadi acuan dalam proses perencanaan, baik aturan yang skala kawasannya luas yakni RTRW Nasional hingga ke aturan yang skalanya lebih kecil yakni RDTR Kabupaten / Kota. Semua aturan ini telah dilengkapi dengan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 3 Tahun 2014 tentang pedoman perencanaan, penyediaan dan pemanfaatan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki di kawasan perkotaan.

Hal di atas pun berlaku untuk Kota Kupang, yang mana dalam penataan ruang kota termasuk jalur pejalan kaki, telah diatur dalam RTRW dan RDTR Kota Kupang. Koridor Soedirman – Hatta yang menjadi lokasi penelitian dalam tulisan ini masuk dalam BWP 1 RDTR Kota Kupang tahun 2009 – 2029, sehingga rekomendasi *guidance* dalam tulisan ini tetap berpatok pada semua aturan di atas.

Dalam Permen PU No.13 Tahun 2014 terdapat beberapa ketentuan dalam merencanakan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki di ruang kota, sehingga prinsip – prinsip perencanaan yang ada dalam ketentuan ini dapat dikombinasikan dengan analisa pola perilaku pengguna pedestrian di setting fisik koridor Soedirman – Hatta guna membuat rekomendasi *guidance* yang ideal dalam tulisan ini.

Berikut beberapa prinsip perencanaan prasarana dan sarana dalam Permen PU No.13 Tahun 2014 ;

A. Fungsi prasarana dan sarana pejalan kaki yakni sebagai berikut ;

- 1) Jalur penghubung antar pusat kegiatan, blok ke blok, dan persil ke persil di kawasan perkotaan;
 - 2) Bagian yang tidak terpisahkan dalam sistem pergantian moda pergerakan lainnya;
 - 3) Ruang interaksi sosial;
 - 4) Pendukung keindahan dan kenyamanan kota; dan
 - 5) Jalur evakuasi bencana
- B. Kriteria prasarana jaringan pejalan kaki yang ideal berdasarkan berbagai pertimbangan terutama kepekaan pejalan kaki, yakni sebagai berikut ;
- 1) Menghindari kemungkinan kontak fisik dengan pejalan kaki lain dan berbenturan atau beradu fisik dengan kendaraan bermotor;
 - 2) Menghindari adanya jebakan seperti lubang yang dapat menimbulkan bahaya;
 - 3) Mempunyai lintasan langsung dengan jarak tempuh terpendek;
 - 4) Menerus dan tidak ada rintangan;
 - 5) Memiliki fasilitas pengunjung, antara lain bangku untuk melepas lelah dan lampu penerangan;
 - 6) Melindungi pejalan kaki dari panas, hujan, angin, serta polusi udara dan suara;
 - 7) Meminimalisasi kesempatan orang untuk melakukan tindak kriminal; dan
 - 8) Mengharuskan dapat diakses oleh seluruh pengguna, termasuk pejalan kaki dengan keterbatasan fisik, antara lain menggunakan perencanaan dan desain universal.

C. Prinsip perencanaan prasarana jaringan pejalan kaki, yakni sebagai berikut ;

- 1) Memudahkan pejalan kaki mencapai tujuan dengan jarak sedekat mungkin;
- 2) Menghubungkan satu tempat ke tempat lain dengan adanya konektivitas dan kontinuitas;
- 3) Menjalin keterpaduan, baik dari aspek penataan bangunan dan lingkungan, aksesibilitas antarlingkungan dan kawasan, maupun sistem transportasi;
- 4) Mempunyai sarana ruang pejalan kaki untuk seluruh pengguna termasuk pejalan kaki dengan berbagai keterbatasan fisik ;
- 5) Mempunyai kemiringan yang cukup landai dan permukaan jalan rata tidak naik turun;
- 6) Memberikan kondisi aman, nyaman, ramah lingkungan, dan mudah untuk digunakan secara mandiri;
- 7) Mempunyai nilai tambah baik secara ekonomi, sosial, maupun lingkungan bagi pejalan kaki;
- 8) Mendorong terciptanya ruang publik yang mendukung aktivitas sosial, maupun lingkungan bagi pejalan kaki;
- 9) Mendorong terciptanya ruang publik yang mendukung aktivitas sosial, seperti olahraga, interaksi sosial, dan rekreasi; dan
- 10) Menyesuaikan karakter fisik dengan kondisi sosial dan budaya setempat, seperti kebiasaan dan gaya hidup, kepadatan penduduk, serta warisan dan nilai yang dianut terhadap lingkungan.

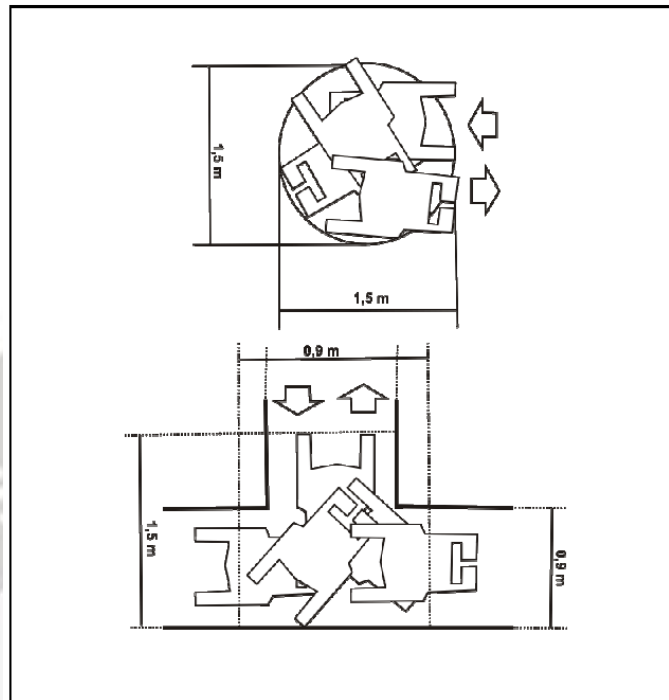
D. Penyediaan dan pemanfaatan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki selain bermanfaat untuk menjamin keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki untuk bejalan, juga bermanfaat untuk ;

- 1) Mendukung upata revitalisasi kawasan perkotaan;
- 2) Merangsang berbagai kegiatan ekonomi untuk mendukung perkembangan kawasan bisnis yang menarik;
- 3) Menghadirkan suasana dan lingkungan yang khas, unik, dan dinamis;
- 4) Menumbuhkan kegiatan yang positif sehingga mengurangi kerawanan lingkungan termasuk kriminalitas;
- 5) Menurunkan pencemaran udara dan suara;
- 6) Melestarikan kawasan dan bangunan bersejarah;
- 7) Mengendalikan tingkat pelayanan jalan; dan
- 8) Mengurangi kemacetan lalu lintas.

Pada data hasil identifikasi pola perilaku yang telah dipaparkan pada bab sebelumnya, tidak terdapat pola perilaku pengguna difabel di koridor amatan. Hal ini disebabkan karena pada saat pengamatan, tidak terdapat pengguna difabel yang beraktifitas pada 5 titik amatan. Namun rekomendasi yang diberikan dalam penelitian ini tetap mempertimbangkan potensi aktivitas pengguna disabilitas di koridor Soedirman – Hatta, sehingga pedoman yang digunakan tetap menggunakan Permen Pu No.13 Tahun 2014, yang mengandung pedoman terkait penyediaan prasarana dan sarana jalur pejalan kaki bagi penyandang disabilitas.

Berikut persyaratan khusus ruang bagi pejalan kaki yang mempunyai keterbatasan khusus (difabel), yakni sebagai berikut ;

- 1) Jalur pejalan kaki memiliki lebar minimum 1,5 meter dan luas minimum 2,25 m²;
- 2) Alinemen jalan dan kelandaian jalan mudah dikenali oleh pejalan kaki antara lain melalui penggunaan material khusus ;
- 3) Menghindari berbagai bahaya yang berpotensi mengancam keselamatan seperti jeruji dan lubang ;
- 4) Tingkat trotoar harus dapat memudahkan dalam menyebrang jalan ;
- 5) Dilengkapi jalur pemandu dan perangkat pemandu untuk menunjukan berbagai perubahan dalam tekstur trotoar ;
- 6) Permukaan jalan tidak licin ; dan
- 7) Jalur pejalan kaki dengan ketentuan kelandaian yaitu sebagai berikut ;
 - a. Tingkat kelandaian tidak melebihi dari 8% (1 banding 12) ;
 - b. Jalur yang landai harus memiliki pegangan tangan setidaknya untuk satu sisi (disarankan untuk kedua sisi). Pada akhir lantai setidaknya panjang pegangan tangan mempunyai kelebihan sekitar 0,3 meter;
 - c. Pegangan tangan harus dibuat dengan ketinggian 0.8 meter diukur dari permukaan tanah dan panjangnya harus melebihi anak tangga terakhir ;
 - d. Seluruh pegangan tangan tidak diwajibkan memiliki permukaan yang licin; dan
 - e. Area landai harus memiliki penerangan yang cukup.



Gambar 5. 1 Kebutuhan ruang gerak minimum pejalan kaki berkebutuhan khusus

Sumber: Permen PU No.13 Tahun 2014

Ketentuan untuk fasilitas bagi pejalan kaki berkebutuhan khusus yaitu sebagai berikut ;

- 1) *Ramp* diletakan di setiap persimpangan, prasarana ruang pejalan kaki yang memasuki pintu keluar masuk bangunan atau keveling, dan titik – titik penyebrangan;
- 2) Jalur difabel diletakan di sepanjang prasarana jaringan pejalan kaki; dan
- 3) Pemandu atau tanda – tanda bagi pejalan kaki yang antara lain meliputi:
tanda – tanda pejalan kaki yang dapat diakses, sinyal suara yang dapat didengar, pesan – pesan verbal, informasi lewat getaran, dan tekstur ubin sebagai pengarah dan peringatan.

Selain berpatok pada aturan pemerintah yang telah dijelaskan di atas, rekomendasi *guidance* dalam tulisan ini tetap menggunakan hasil analisa pola perilaku yang telah dikaji pada bab sebelumnya. Hal ini bertujuan agar selain dapat menjawab permasalahan setting perilaku yang ada pada setting fisik koridor Soedirman – Hatta, rekomendasi yang diberikan juga dapat memenuhi kriteria yang ada pada peraturan yang telah dibuat pemerintah.

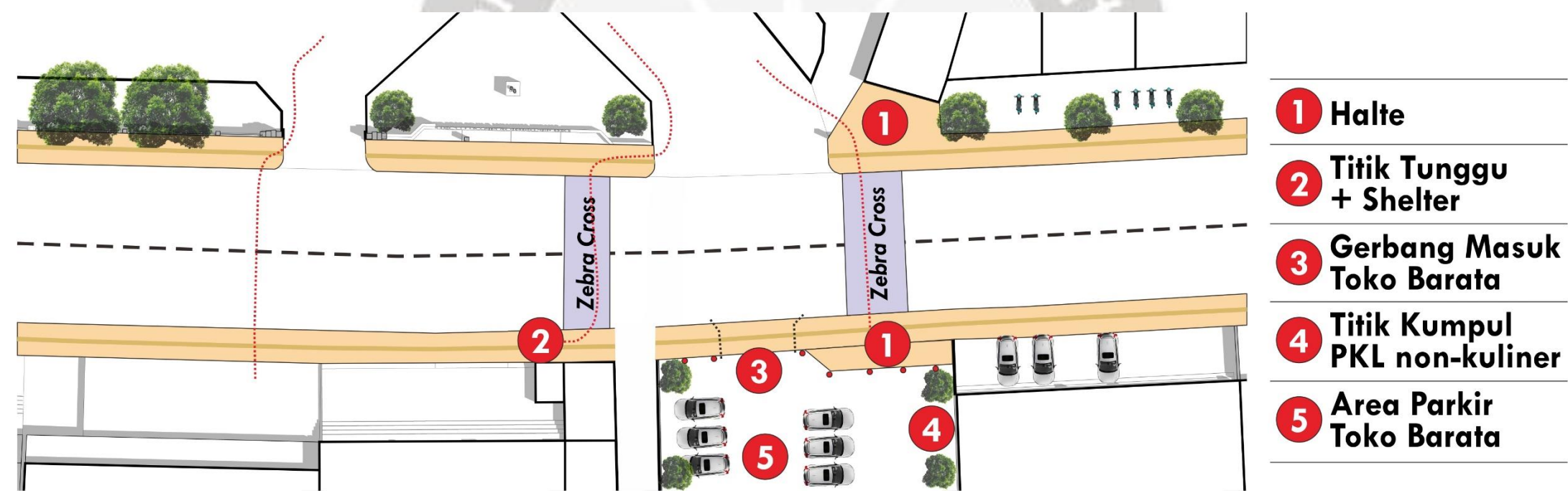
Pola perilaku yang akan dipaparkan pada bagian ini adalah pola perilaku yang tidak sesuai dengan setting fisik, fungsinya agar dalam rekomendasi *guidance* yang diberikan dapat mengakomodasi perilaku – perilaku yang tidak sesuai yang mungkin saja dalam aturan pemerintah belum diperhitungkan, mengingat penelitian ini dilakukan setelah aturan ini keluar. Sehingga penelitian ini dapat bersifat *check and recheck* bagi aturan yang telah dibuat pemerintah.

5.2.1 Titik Amatan 1

Tabel 5. 4 Analisis Rekomendasi *Guidance* di Titik Amatan 1

Anjuran RDTR BWP 1 Kota Kupang Syarat Kelengkapan Jalan Arteri	Kondisi Eksisting	Rekomendasi <i>Guidance</i>
Lampu Jalan	<ul style="list-style-type: none"> Terdapat 2 titik lampu jalan yang terletak di koridor sisi A dengan kualitas cahaya yang cukup baik namun hanya berlaku di sisi A sedangkan sisi B tidak terdapat lampu jalan. Pada sisi B penerangan malam hanya bersumber dari lampu parkir barata dan cahaya lampu dari bangunan komersil yang ada di koridor sisi B. 	<ul style="list-style-type: none"> Penambahan lampu jalan di sisi B, mengingat aktivitas manusia dengan intensitas tinggi pada malam hari terletak di koridor sisi B.
Trotoar	<ul style="list-style-type: none"> Trotoar pada koridor sisi A baru dibangun bulan september 2019, namun baru sebatas di area depan RS. Trotoar yang baru sudah memenuhi syarat lebar minimum pedestrian yakni 2 meter namun belum memiliki jalur difabel. Jalur pedestrian di sisi B memiliki lebar 1,8 meter dengan material permukaan yang bervariasi dan tidak memiliki jalur difabel. Area depan parkir barata belum memiliki trotoar. Terdapat <i>ramp</i> di depan apotek yang susah untuk berjalan di atasnya. 	<ul style="list-style-type: none"> Melanjutkan pembangunan trotoar baru di bagian yang belum disentuh di sisi A yang sesuai dengan sturan pemerintah dan juga pemasangan jalur difabel pada trotoar yang telah selesai dibangun. Pembangunan trotoar baru di sisi B dengan penambahan 20 cm ke arah bangunan sehingga menjadi 2 meter, dan pekerjaan ini berlaku hingga ke sisi kiri dan kanan koridor sehingga masalah kemiringan <i>ramp</i> di depan apotek dapat diatasi. Trotoar yang dibangun harus memenuhi standar aturan pemerintah.
Bak Sampah	<ul style="list-style-type: none"> Terdapat 1 bak sampah dengan lokasi yang tersembunyi dan sulit dijangkau 	<ul style="list-style-type: none"> Penambahan titik sampah pada lokasi yang memiliki intensitas aktivitas manusia tinggi. Bentuk sampah didesain khusus agar secara visual dapat meningkatkan kualitas koridor.
Tanaman Peneduh	<ul style="list-style-type: none"> Tanaman peneduh hanya terdapat di halaman RS. 	<ul style="list-style-type: none"> Pengadaan tanaman peneduh pada sisi koridor yang masih memungkinkan, misalnya di sisi A depan kios eceran dan di sisi B pada parkir barata.
Rambu Lalu Lintas	<ul style="list-style-type: none"> Terdapat 1 jalur <i>zebra cross</i>. 	<ul style="list-style-type: none"> Penambahan rambu lalu lintas yang lain, mengingat koridor ini memiliki intensitas sirkulasi penyebrangan manusia yang cukup tinggi.
Nama Jalan	<ul style="list-style-type: none"> Tidak nama jalan baik di jalan utama maupun di jalan lingkungan. 	<ul style="list-style-type: none"> Penambahan nama jalan untuk jalan utama dan jalan lingkungan.
Papan Informasi	<ul style="list-style-type: none"> Setiap fungsi bangunan sudah memiliki papan informasi dengan bentuk dan ukuran bervariasi. 	<ul style="list-style-type: none"> Memperbaiki penampilan papan informasi agar secara visual dapat meningkatkan kualitas koridor.
Ketidaksesuaian Pola Perilaku Terhadap Setting Fisik di Titik Amatan 1		
<ul style="list-style-type: none"> Terdapat kendaraan yang parkir di pinggir jalan dengan intensitas tinggi khususnya dari pengunjung RS dan toko bangunan. 		<ul style="list-style-type: none"> Rekomendasi khusus untuk RS adalah pembangunan gedung parkir di area depan RS mengingat tidak ada lahan lain selain halaman depan RS yang masih memungkinkan untuk pembangunan gedung parkir. Halaman depan toko bangunan harusnya difungsikan sebagai area parkir pengunjung, bukan untuk meletakkan barang dagangan toko.
<ul style="list-style-type: none"> Pejalan kaki di waktu siang berdiri di titik tunggu tanpa ada elemen peneduh di kedua sisi, kecauli sisi B yang memanfaatkan atap kios. Aktivitas <i>pick up</i> dan <i>drop off</i> bemo yang bebas yang mengakibatkan antrean kendaraan. 		<ul style="list-style-type: none"> Pembangunan halte di kedua sisi koridor, mengingat intensitas pejalan kaki yang melakukan aktivitas menunggu kendaraan cukup sering. Pembangunan halte juga berfungsi agar di koridor ini terdapat 1 titik yang jelas untuk bemo dan ojek beraktivitas, sehingga tidak dengan sembarang berhenti di semua titik.
<ul style="list-style-type: none"> Jalur penyebrangan yang dilalui pejalan kaki tidak melalui <i>zebra cross</i> yang sudah ada. 		<ul style="list-style-type: none"> Pembuatan <i>zebra cross</i> yang baru dan menyesuaikan dengan intensitas aktivitas pejalan kaki menyebrang.

<ul style="list-style-type: none"> Aktivitas PKL dilakukan di jalur pedestrian. 	<ul style="list-style-type: none"> Alternatif 1; aktivitas PKL di sisi B secara umum terjadi ketika bangunan komesil sudah tidak beroperasi, sehingga seharusnya dapat menggunakan area parkir barata yang cukup luas dan tidak jauh dari RS. Cara ini akan menguntungkan 3 pihak, yakni;1) pengunjung akan lebih nyaman karena berada di ruang yang jauh dari sirkulasi kendaraan; 2) pedagang juga mendapatkan ruang berdagang yang cukup luas; 3) pengelola toko barata dapat menambah pemasukan tambahan dari iuran PKL. Alternatif 2; PKL depan toko bangunan dapat memanfaatkan halaman depan toko bangunan untuk beraktivitas.
<ul style="list-style-type: none"> Terdapat titik tunggu dengan aktivitas yang terjadi orang duduk di trotoar karena tidak terdapat bangku. 	<ul style="list-style-type: none"> Penambahan <i>street furniture</i> berupa bangku taman.
Rekomendasi <i>Guidance</i> tambahan; <ul style="list-style-type: none"> Intensitas akitivitas pejalan kaki di kedua sisi koridor masih cukup tinggi ketika siang hari, khususnya di koridor sisi A, sehingga perlu dipasang pergola pada jalur pedestrian sebagai elemen peneduh untuk pejalan kaki. 	



Gambar 5. 2 Rencana setting fisik titik amatan 1
 Sumber: Data penulis, 2020

Pada rencana di atas terdapat 2 titik halte yang berada di sisi A dan B yang dihubungkan oleh *zebra cross*. Alasan penempatan ke-dua halte di titik ini adalah pada ke-dua titik ini intensitas orang untuk berdiri menunggu kendaraan cukup tinggi. Pada sisi A, ruang yang dijadikan untuk titik halte adalah area parkir motor RS, sedangkan di sisi B adalah area parkir toko barata yang pada setting fisik eksisting pada titik ini dijadikan tempat berjualan PKL kuliner saat siang dan malam. Khusus di sisi B yakni di depan parkir Barata, aktivitas keluar masuk kendaraan dipusatkan pada satu titik agar lebih terorganisir aktivitas kendaraan yang terjadi. Halaman halte dan jalur pedestrian dipasang pembatas berupa *bollard* jalan sehingga kendaraan roda 2 dan 4 tidak dapat dengan sembarang masuk ke area parkir barata dan area ini tetap terkesan luas pembatas antara parkir barata dan pedestrian hanya berupa *bollard* jalan dengan tinggi 1 meter.

Titik PKL di sisi A dipindahkn ke sisi B, sehingga di titik amatan titik PKL non-kuliner terpusat pada sisi B. Sedangkan untuk aktivitas PKL kuliner, pada analisa rekomendasi *guidance* di atas terdapat 2 alternatif dan setting fisik yang direncanakan ini dapat berfungsi pada dua alternatif tersebut. Pada sisi B juga terdapat 1 titik tunggu yang dilengkapi dengan *shelter* dan fungsi dari titik ini sebenarnya mengakomodasi intensitas orang yang menunggu di setting fisik eksisting.

Terdapat 2 jalur penyebrangan dan alasan penempatan pada titik di atas adalah berdasarkan aktivitas pejalan kaki yang melakukan perpindahan lokasi dari sisi A ke B maupun sebaliknya.



Gambar 5. 3 *Bollard* jalan

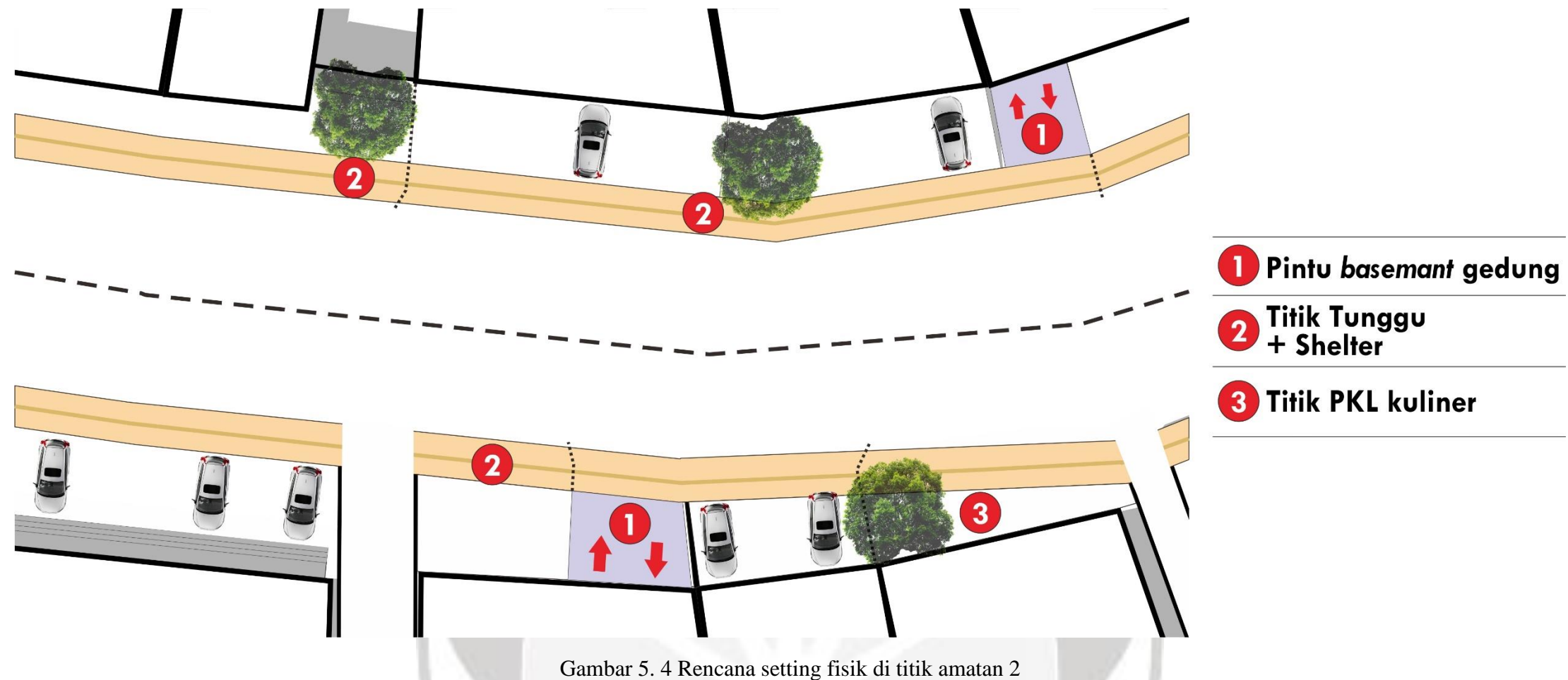
Sumber: *Google.com*, 2020

5.2.2 Titik Amatan 2

Tabel 5. 5 Analisis Rekomendasi *Guidance* di Titik Amatan 2

Anjuran RDTR BWP 1 Kota Kupang Syarat Kelengkapan Jalan Arteri	Kondisi Eksisting	Rekomendasi <i>Guidance</i>
Lampu Jalan	<ul style="list-style-type: none">Terdapat 1 titik lampu jalan yang terletak di koridor sisi A dan 1 titik lampu di koridor sisi B dengan kualitas cahaya yang kurang baik.	<ul style="list-style-type: none">Penambahan lampu jalan di kedua sisi koridor dengan kualitas cahaya yang lebih baik.
Trotoar	<ul style="list-style-type: none">Lebar trotoar pada kedua sisi koridor masih dibawah standar 2 meter, bahkan di depan toko SPC hanya memiliki lebar 80 cm.Material permukaan pedestrian di kedua sisi masih dalam keadaan baik kecuali di depan bank mandiri dan depan <i>cafe off</i>.Terdapat 1 titik pohon yang berada di tengah trotoar.Trotoar di kedua sisi tidak memiliki perbedaan level permukaan dengan jalan, kecuali trotoar depan <i>cafe off</i>.	<ul style="list-style-type: none">Pembangunan jalur pedestrian baru yang memenuhi standar aturan pemerintah.Pembangunan jalur ini diusahakan untuk tidak menebang elemen peneduh yang ada di lokasi.
Bak Sampah	<ul style="list-style-type: none">Terdapat 1 bak sampah dengan lokasi yang tersembunyi dan sulit dijangkau	<ul style="list-style-type: none">Penambahan titik sampah pada lokasi yang memiliki intensitas aktivitas manusia tinggi.Bentuk sampah didesain khusus agar secara visual dapat meningkatkan kualitas koridor.

Tanaman Peneduh	<ul style="list-style-type: none"> • Terdapat 1 titik pohon di sisi B. 	<ul style="list-style-type: none"> • Pengadaan tanaman peneduh pada sisi A di titik samping toko marannu motor.
Rambu Lalu Lintas	<ul style="list-style-type: none"> • Tidak terdapat rambu lalu lintas. 	<ul style="list-style-type: none"> • Penambahan rambu lalu lintas yang lain, mengingat koridor ini memiliki intensitas aktivitas kendaraan yang cukup tinggi.
Nama Jalan	<ul style="list-style-type: none"> • Tidak nama jalan baik di jalan utama maupun di jalan lingkungan. 	<ul style="list-style-type: none"> • Penambahan nama jalan untuk jalan utama dan jalan lingkungan.
Papan Informasi	<ul style="list-style-type: none"> • Setiap fungsi bangunan sudah memiliki papan informasi dengan bentuk dan ukuran bervariasi. 	<ul style="list-style-type: none"> • Memperbaiki penampilan papan informasi agar secara visual dapat meningkatkan kualitas koridor.
Ketidaksesuaian Pola Perilaku Terhadap Setting Fisik di Titik Amatan 2		
<ul style="list-style-type: none"> • Terdapat kendaraan yang parkir di pinggir jalan di sisi A depan toko marannu motor. • Terdapat kendaraan yang parkir di pinggir jalan dengan intensitas tinggi khususnya di toko SPC. • Aktivitas parkir kendaraan ini mengakibatkan gejala kaki menapuh perjalanan melalui area pinggir jalan. 		<ul style="list-style-type: none"> • Alternatif 1; Toko SPC sebaiknya membangun <i>basement</i> pada toko, hal ini dilakukan karena intensitas pengunjung tertinggi pada bangunan komersil di koridor Soedirman – Hatta adalah pada toko SPC. Ruang kosong di sekitar bangunan sudah tidak ada. • Alternatif 2; pengelola SPC dapat menjadikan <i>cafe off</i> yang berada di sebelah bank BPR menjadi bangunan khusus parkir untuk pengunjung SPC. • Permasalahan parkir di pinggir jalan pada toko marannu motor dapat diatasi dengan pengaturan sistem parkir kendaraan pengunjung, karena pada dasarnya area depan toko masih mampu menampung kendaraan pengunjung toko.
<ul style="list-style-type: none"> • Terdapat aktivitas pejalan kaki yang mengambil jalan pintas melalui area pinggir jalan, yang sekaligus menghindar kendaraan yang diparkir di pinggir jalan. 		<ul style="list-style-type: none"> • Jalur pintas yang digunakan pejalan kaki untuk menyebrang dapat dijadikan sebagai jalur pedestrian yang baru. Terdapat beberapa faktor yang membuat peneliti merekomendasikan cara ini, yakni; 1) area yang menjadi jalan pintas ini berada di depan bank BPR, yang mana sirkulasi kendaraan di sisi ini sangat minim, karena terdapat pola perilaku pengguna jalan yang tidak mengikuti jalur jalan. 2) pada jalur pedestrian eksisting, terdapat 1 titik pohon yang sudah cukup besar dan menjadi satu-satunya elemen peneduh di koridor amatan ini.
<ul style="list-style-type: none"> • Terdapat titik tunggu dengan aktivitas yang terjadi orang duduk di trotoar karena tidak terdapat bangku. 		<ul style="list-style-type: none"> • Penambahan <i>street furniture</i> berupa bangku taman.
Rekomendasi <i>Guidance</i> tambahan; <ul style="list-style-type: none"> • Pada koridor sisi A, aktivitas pejalan kaki pada saat pagi masih dilakukan di jalur pedestrian yang disebabkan area depan bangunan cukup teduh. Namun ketika siang aktivitas pejalan kaki cukup menurun, dari amatan peneliti, selain karena faktor adanya rintangan berupa kendaraan yang parkir, saat siang jalur pedestrian di sisi ini cukup panas karena tidak memiliki elemen peneduh, oleh karena itu perlu dipasang pergola pada jalur pedestrian. • Rekomendasi <i>guidance</i> terhadap permasalahan pada toko SPC merupakan saran untuk penyelesaian masalah yang sedang terjadi saat ini dan dengan tidak adanya ketersediaan lahan kosong di sekitar bangunan yang berpotensi menjadi area parkir maka saran di atas menjadi pilihan pertama yang harus dipertimbangkan pemerintah Kota Kupang guna menertibkan bangunan dengan fungsi komersial yang berpengaruh terhadap buruknya kualitas sarana dan prasarana ruang pejalan kaki dalam koridor Soedirman – Hatta. • Rekomendasi <i>guidance</i> jangka panjang adalah pemerintah Kota Kupang harus teliti dalam memberikan izin mendirikan bangunan (IMB) bagi bangunan komersil yang berpotensi menarik banyak pengunjung namun ruang parkir yang disediakan cukup kecil. Contoh bangunan komersil dengan potensi pengunjung yang banyak misalnya toko elektronik (<i>handphone</i> dan aksesoris) dan juga toko pakaian. Pada toko – toko ini harus memiliki area parkir yang cukup luas baik di depan bangunan atau pada <i>basement</i> bangunan. 		



Permasalahan inti yang ada di titik amatan 2 adalah intensitas parkir roda 2 di toko SPC yang cukup tinggi, sehingga dari analisa rekomendasi *guidance* didapat 2 alternatif untuk mengatasi masalah ini. Salah satu alternatifnya adalah pada toko SPC dibangun *basemant* yang berfungsi sebagai area parkir kendaraan pengunjung toko, oleh karena dalam rencana setting fisik di atas dapat dilihat kondisi ketika toko SPC telah memiliki *basemant* parkir. Alternatif ini sebenarnya dapat juga berfungsi sebagai area parkir bersama dengan bank BPR yang ada di sampingnya sehingga pengelola toko SPC mendapat pemasukan tambahan dari fungsi *basement* ini. Penggunaan sistem parkir pada *basement* di titik amatan ini sebenarnya bukan hal baru, karena pada toko KTC yang berada di sisi A sudah menggunakan *basement* sebagai area parkir pengunjung toko.

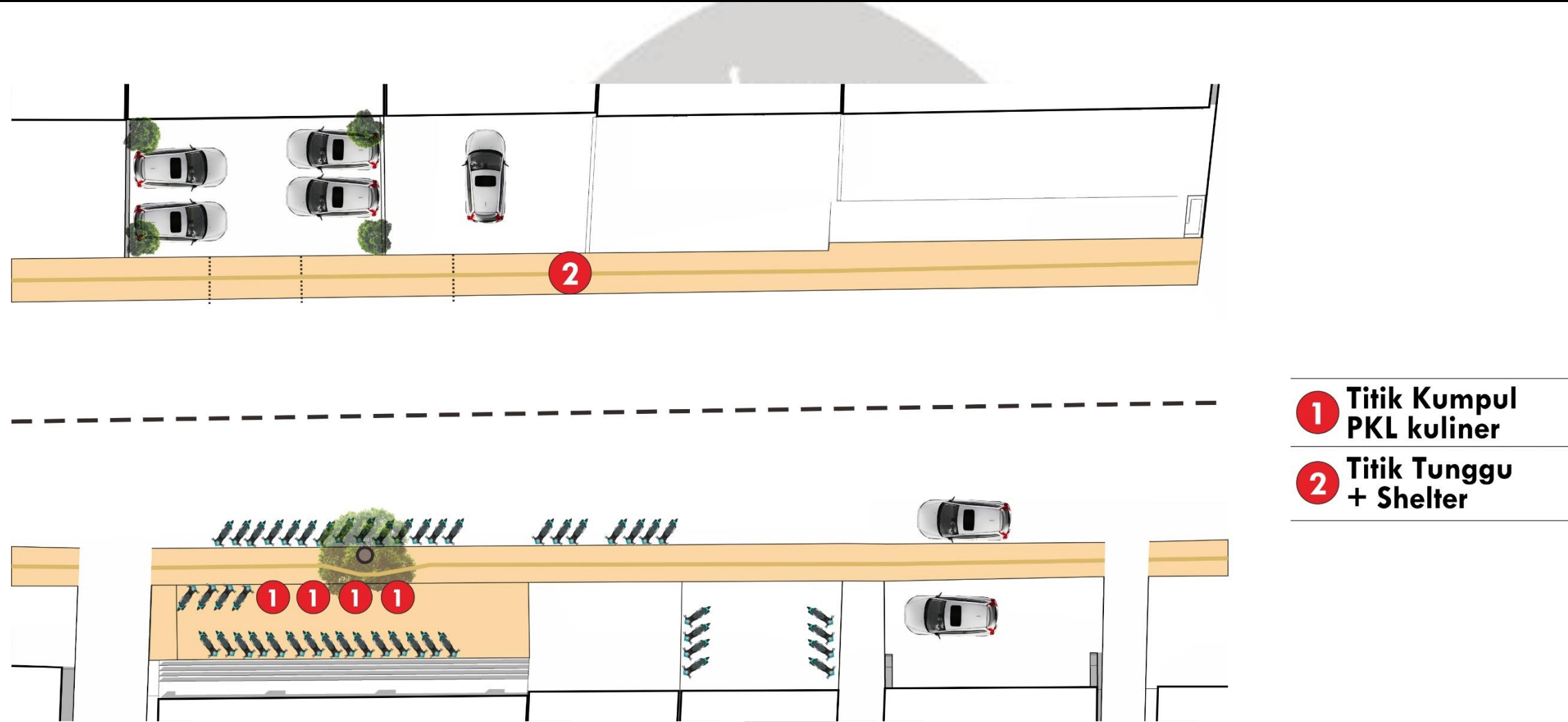
Pada koridor sisi B juga terjadi perubahan arah jalur pedestrian yakni di depan bank BPR, sesuai analisa rekomendasi *guidance* di atas, sedangkan pada jalur pedestrian sisi A terdapat 2 titik pohon sebagai elemen peneduh di sisi A, dengan pertimbangan selain karena masih terdapat ruang kosong, pada titik ini juga terjadi aktivitas menunggu pada siang dan malam hari.

5.2.3 Titik Amatan 3

Tabel 5. 6 Analisis Rekomendasi *Guidance* di Titik Amatan 3

Anjuran RDTR BWP 1 Kota Kupang Syarat Kelengkapan Jalan Arteri	Kondisi Eksisting	Rekomendasi <i>Guidance</i>
Lampu Jalan	<ul style="list-style-type: none"> Terdapat 3 titik lampu jalan yang terletak di koridor sisi A, namun yang aktif hanya 2 titik dengan kualitas cahaya yang masih baik. Terdapat 2 titik lampu di koridor sisi B dengan kualitas cahaya yang kurang baik. 	<ul style="list-style-type: none"> 1 titik lampu yang tidak berfungsi terdapat di pinggir jalur pedestrian dan ketika berjalan di titik tersebut terasa cukup sempit, oleh karena itu 1 titik ini dipindahkan posisinya, atau bergeser ke arah bangunan. Penambahan lampu jalan di koridor sisi B yakni di area parkir ruko <i>off</i>. Pada titik ini, aktivitas orang duduk di depan toko cukup tinggi, namun cahaya di titik ini cukup buruk.
Trotoar	<ul style="list-style-type: none"> Lebar trotoar pada kedua sisi koridor masih dibawah standar 2 meter. Material permukaan pedestrian di kedua sisi masih dalam keadaan baik kecuali di depan bangunan naff karaoke. Terdapat 1 titik pohon yang berada di tengah trotoar. 	<ul style="list-style-type: none"> Pembangunan jalur pedestrian baru yang memenuhi kriteria pedestrian yang baik, dari standar lebar, tinggi dan terdapat jalur difabel. Pembangunan jalur ini diusahakan untuk tidak menebang elemen peneduh yang ada di lokasi.
Bak Sampah	<ul style="list-style-type: none"> Terdapat 1 bak sampah di sisi A yang terdapat di tengah dalur pedestrian dengan tampilan yang buruk. Terdapat 1 tempat sampah di depan bank BRI 	<ul style="list-style-type: none"> Penambahan titik sampah pada lokasi yang memiliki intensitas aktivitas manusia tinggi. Bentuk sampah didesain khusus agar secara visual dapat meningkatkan kualitas koridor.
Tanaman Peneduh	<ul style="list-style-type: none"> Terdapat 1 titik pohon di sisi B. 	<ul style="list-style-type: none">
Rambu Lalu Lintas	<ul style="list-style-type: none"> Tidak terdapat rambu lalu lintas. 	<ul style="list-style-type: none"> Pemasangan rambu lalu lintas di titik amatan, mengingat koridor ini memiliki intensitas aktivitas manusia yang tinggi, khususnya pada swalayan top mart.
Nama Jalan	<ul style="list-style-type: none"> Terdapat gapura di depan jalan lingkungan yang dilengkapi dengan nama jalan lingkungan tersebut, namun pada jalan Soedirman belum ada papan nama jalan. 	<ul style="list-style-type: none"> Penambahan nama jalan untuk jalan sodirman.
Papan Informasi	<ul style="list-style-type: none"> Setiap fungsi bangunan sudah memiliki papan informasi dengan bentuk dan ukuran bervariasi. 	<ul style="list-style-type: none"> Memperbaiki penampilan papan informasi agar secara visual dapat meningkatkan kualitas koridor.
Ketidaksesuaian Pola Perilaku Terhadap Setting Fisik di Titik Amatan 3		
<ul style="list-style-type: none"> Terdapat kendaraan yang parkir di pinggir jalan dengan intensitas tinggi khususnya di koridor sisi B. Aktivitas parkir kendaraan ini mengakibatkan pejalan kaki menaruh perjalanan melalui area pinggir jalan. 		<ul style="list-style-type: none"> Inti permasalahan yang ada di sisi B sebenarnya terdapat pada 1 titik tempat sampah yang berada di ujung pedestrian sisi B dan juga 1 titik pohon yang berada di tengah jalur pedestrian sisi B. sehingga untuk tempat sampah dapat dipindahkan ke titik lain. Sedangkan untuk 1 titik pohon yang berada di tengah jalur pedestrian jangan ditebang, yang dilakukan adalah pada titik pohon ini, jalur pedestriannya dibuat melingkar sesuai diameter pohon ke arah halaman depan ruko <i>off</i>. Dalam BWP 1 Kota Kupang, pada titik tertentu dalam koridor Soedirman – Hatta, masih dapat diijinkan untuk menggunakan sitem parkir <i>on street</i>, sehingga rekomendasi untuk mengatasi masalah parkir di pinggir jalan, lebih kepada pengaturan pola parkir sehingga tidak berada pada ujung pedestrian, yang kemudian menutup akses orang untuk berjalan. Pola parkir kendaraan roda 2 yang diparkir di pinggir jalan harus menggunakan pola parkir 60°.

<ul style="list-style-type: none"> Aktivitas pedagang PKL kuliner yang berjualan di pinggir jalan di koridor sisi A dan di koridor sisi B 	<ul style="list-style-type: none"> Halaman depan ruko <i>off</i> dan kantor kredit sudah terdapat 2 titik PKL kuliner dan masih terdapat ruangan yang cukup bagi 2 titik PKL yang berjualan di pinggir jalan. Empat PKL ini memiliki jenis kuliner yang berbeda sehingga dengan bersatunya keempat titik ini maka di titik amatan ini memiliki 1 tempat kuliner dan dapat menjadi pemasukan tambahan bagi pengelola ruko <i>off</i>.
Rekomendasi <i>Guidance</i> tambahan; <ul style="list-style-type: none"> Pada koridor sisi A, aktivitas pejalan kaki yang berdiri di jalur pedestrian untuk menunggu kendaraan umum cukup sering, khususnya pejalan kaki yang berasal dari swalayan top mart. Pada titik ini tidak terdapat elemen peneduh khususnya di titik yang sering dijadikan titik tunggu, sehingga perlu dipasang pergola sebagai elemen peneduh. 	



Gambar 5. 5 Rencana setting fisik di titik amatan 3
 Sumber: *Data penulis, 2020*

Permasalahan inti yang ada di titik amatan 3 adalah sistem parkir roda 2 di sisi B yang buruk, khususnya di depan ruko *off* sehingga seperti yang ada pada tabel analisa rekomendasi *guidance* di atas penataan di sisi B hanya berupa pengaturan sistem parkir yang lebih baik dan penataan pedestrian yang baru di kedua sisi. Di titik amatan ini, akan ada 1 titik pusat kuliner yang terdapat di sisi B dengan jenis kuliner yang berbeda antara 1 PKL dengan PKL lainnya.

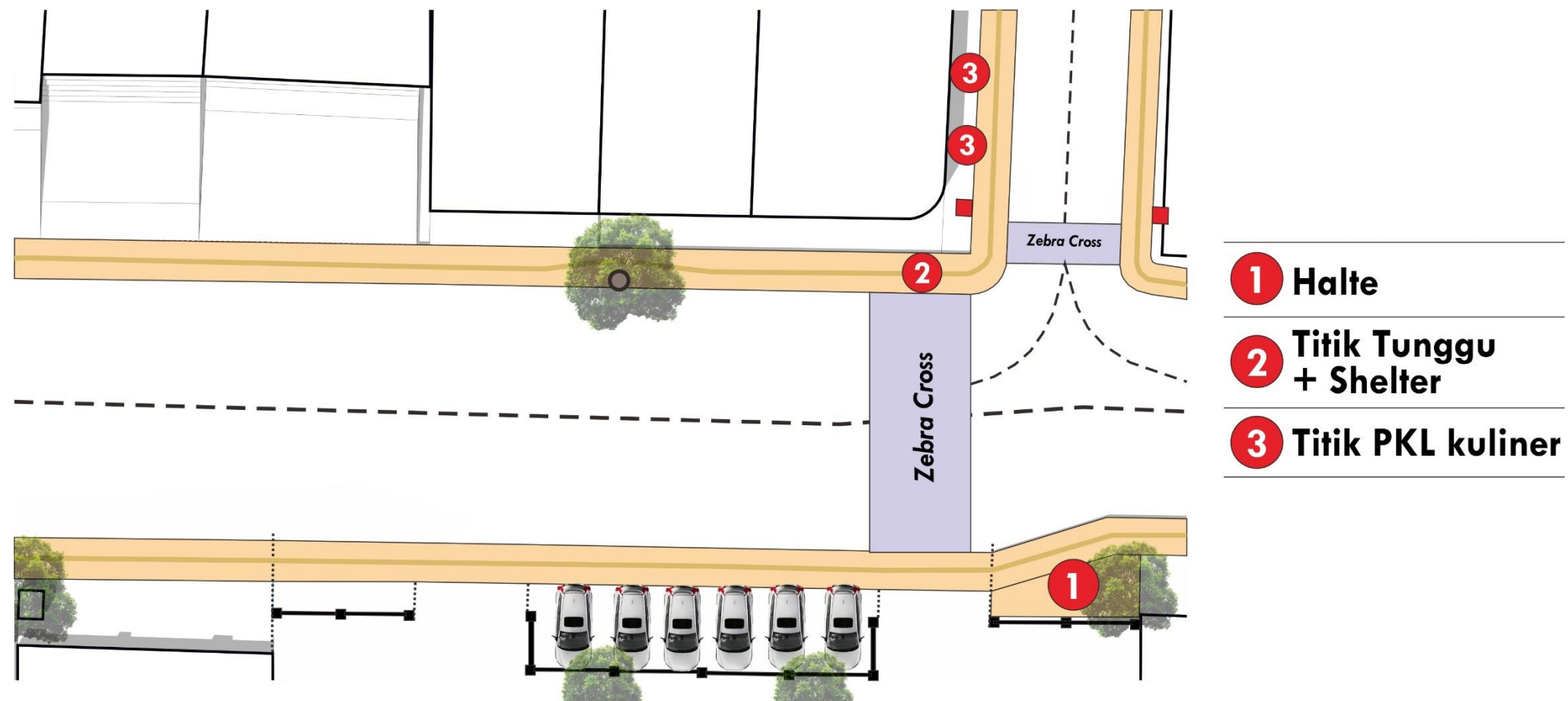
Pada sisi A tidak terdapat penambahan pohon sebagai elemen peneduh karena pada sisi A terdapat jaringan utilitas berupa kabel telp dan listrik yang akan sangat beresiko ketika di sisi ini terdapat pohon. Selain itu terdapat 1 titik tunggu dengan *shelter* pada sisi A, dengan pertimbangan pada titik ini terdapat aktivitas orang menunggu cukup sering di setiap jamnya.

5.2.4 Titik Amatan 4

Tabel 5. 7 Analisis Rekomendasi *Guidance* di Titik Amatan 4

Anjuran RDTR BWP 1 Kota Kupang Syarat Kelengkapan Jalan Arteri	Kondisi Eksisting	Rekomendasi <i>Guidance</i>
Lampu Jalan	<ul style="list-style-type: none"> Terdapat 4 titik lampu jalan yang terletak di koridor sisi A, namun yang aktif hanya 2 titik dengan kualitas cahaya yang masih baik. Terdapat 1 titik lampu di koridor sisi B namun sudah tidak berfungsi. 	<ul style="list-style-type: none"> Penambahan titik lampu jalan di koridor sisi B.
Trotoar	<ul style="list-style-type: none"> Lebar trotoar pada koridor sisi A adalah 2 meter namun belum memiliki jalur difabel. Kondisi fisik material pedestrian di koridor sisi A masih cukup baik. Terdapat 1 titik pohon yang berada di tengah jalur pedestrian sisi A. Lebar trotoar pada koridor sisi B masih 1,5 meter sehingga belum memenuhi kriteria. 	<ul style="list-style-type: none"> Pembangunan jalur pedestrian baru yang memenuhi kriteria pedestrian yang baik, dari standar lebar, tinggi dan terdapat jalur difabel. Pembangunan jalur ini diusahakan untuk tidak menebang elemen peneduh yang ada di lokasi.
Bak Sampah	<ul style="list-style-type: none"> Terdapat 1 bak sampah di depan toko new matahari dan 1 bak sampah depan halaman gereja. 	<ul style="list-style-type: none"> Penambahan titik sampah pada lokasi yang memiliki intensitas aktivitas manusia tinggi. Bentuk sampah didesain khusus agar secara visual dapat meningkatkan kualitas koridor.
Tanaman Peneduh	<ul style="list-style-type: none"> Pada koridor amatan, kondisi lingkungan sudah cukup teduh. 	<ul style="list-style-type: none">
Rambu Lalu Lintas	<ul style="list-style-type: none"> Sudah terdapat beberapa rambu lalu lintas namun susah untuk dilihat. 	<ul style="list-style-type: none"> Pemasangan rambu lalu lintas yang baru pada titik yang mudah dilihat oleh pejalan kaki maupun pengendara.
Nama Jalan	<ul style="list-style-type: none"> Sudah ada nama jalan pada jalan Pemuda, namun karena ukuran yang kecil susah untuk dilihat. 	<ul style="list-style-type: none"> Pembuatan gapura lingkungan yang baru yang dilengkapi nama jalan.
Papan Informasi	<ul style="list-style-type: none"> Setiap fungsi bangunan komersil sudah memiliki papan informasi dengan bentuk dan ukuran bervariasi. 	<ul style="list-style-type: none"> Memperbaiki penampilan papan informasi agar secara visual dapat meningkatkan kualitas koridor.
Ketidaksesuaian Pola Perilaku Terhadap Setting Fisik di Titik Amatan 2		
<ul style="list-style-type: none"> Terdapat pola perilaku pejalan kaki pada jalan Pemuda yang berjalan tidak melalui trotoar namun melalui area pinggir jalan. 		<ul style="list-style-type: none"> Pola perilaku ini terjadi disebabkan trotoar di jalan Pemuda sudah dalam keadaan yang rusak dan terdapat lobang. Sehingga rekomendasi untuk pedestrian di jalan Pemuda adalah pembangunan jalur pedestrian yang baru yang memenuhi kriteria keamanan dan kenyamanan pejalan kaki.
<ul style="list-style-type: none"> Pada persimpangan jalan, terdapat aktivitas pejalan kaki yang menghindari tugu gapura lingkungan yang berdiri di tengah jalur pedestrian. 		<ul style="list-style-type: none"> Pembangunan gapura yang baru dan tetap mempertimbangkan aksesibilitas pejalan kaki, sehingga tiang gapura berada di luar jalur pedestrian.
<ul style="list-style-type: none"> Jalur penyebrangan yang dilalui pejalan kaki tidak melalui <i>zebra cross</i> yang sudah ada. 		<ul style="list-style-type: none"> Pembuatan <i>zebra cross</i> yang baru dan menyesuaikan dengan intensitas aktivitas pejalan kaki saat menyebrang.
<ul style="list-style-type: none"> Pada sisi B, titik tunggu yang dilakukan pejalan kaki sebelum menaiki kendaraan tidak terjadi pada halte yang terdapat pada koridor sisi B 		<ul style="list-style-type: none"> Pembangunan halte baru di lokasi yang sering menjadi titik tunggu pejalan kaki.
<ul style="list-style-type: none"> Aktivitas Parkir kendaraan umat saat ibadah di sisi B yang menggunakan jalur pedestrian. 		<ul style="list-style-type: none"> Menggeser pagar gereja ke halaman gereja sebesar 2.5 meter, agar area depan yang dijadikan area parkir cukup untuk menampung parkir kendaraan yang menggunakan pola parkir 90°.

- Total halaman depan gereja yang berada di luar pagar setelah digeser pagar adalah 4 meter, sehingga selain dapat menampung kendaraan, area ini dapat digunakan sebagai tempat instalasi ornamen seni yang bersifat temporer ketika hari raya (pohon natal atau salib ketika paskah). Instalasi ini biasanya dibangun dipinggir pedestrian yang cukup mengganggu sirkulasi orang berjalan di atas pedestrian di depan gereja.



Gambar 5. 6 Rencana setting fisik di titik amatan 4

Sumber: Data penulis, 2020

Pada titik ini terdapat 2 jalur *zebra cross* dengan lokasi yang baru sesuai analisa pola perilaku pejalan kaki di titik amatan 4. Selain itu, titik halte di sisi B yang sebelumnya terdapat di sisi kiri depan gereja dipindahkan ke sisi kanan kanan gereja dekat pintu masuk gereja. Pemilihan titik ini didasarkan pada aktivitas orang menunggu yang cukup sering di sisi B, sedangkan aktivitas orang menunggu di sisi A tidak dibuat halte namun terdapat *shelter* berupa pargola atau sejenisnya yang dapat menjadi elemen peneduh ketika siang.

Dari tabel analisa di atas, perubahan yang terjadi di sisi B selain halte adalah halaman gereja yang di geser ke area gereja sehingga aktiitas parkir umat saat ibadah dapat diakomodasi tanpa mengganggu aktivitas pejalan kaki di jalur pedestrian. Sedangkan kendaraan umat yang lain yang tersebar di pinggir jalan sisi A dan B tidak mendapat rekomendasi khusus karena aktivitas parkir kendaraan tersebut tidak menggunakan ruang pedestrian.

Perubahan lain yang terdapat di sisi A adalah pembagunan gapura lingkungan baru di luar jalur pedestrian dan pemindahan titik PKL kuliner ke koridor jalan Pemuda sehingga tidak terjadi penumpakan kendaraan pengunjung di persimpangan jalan Soedirman.

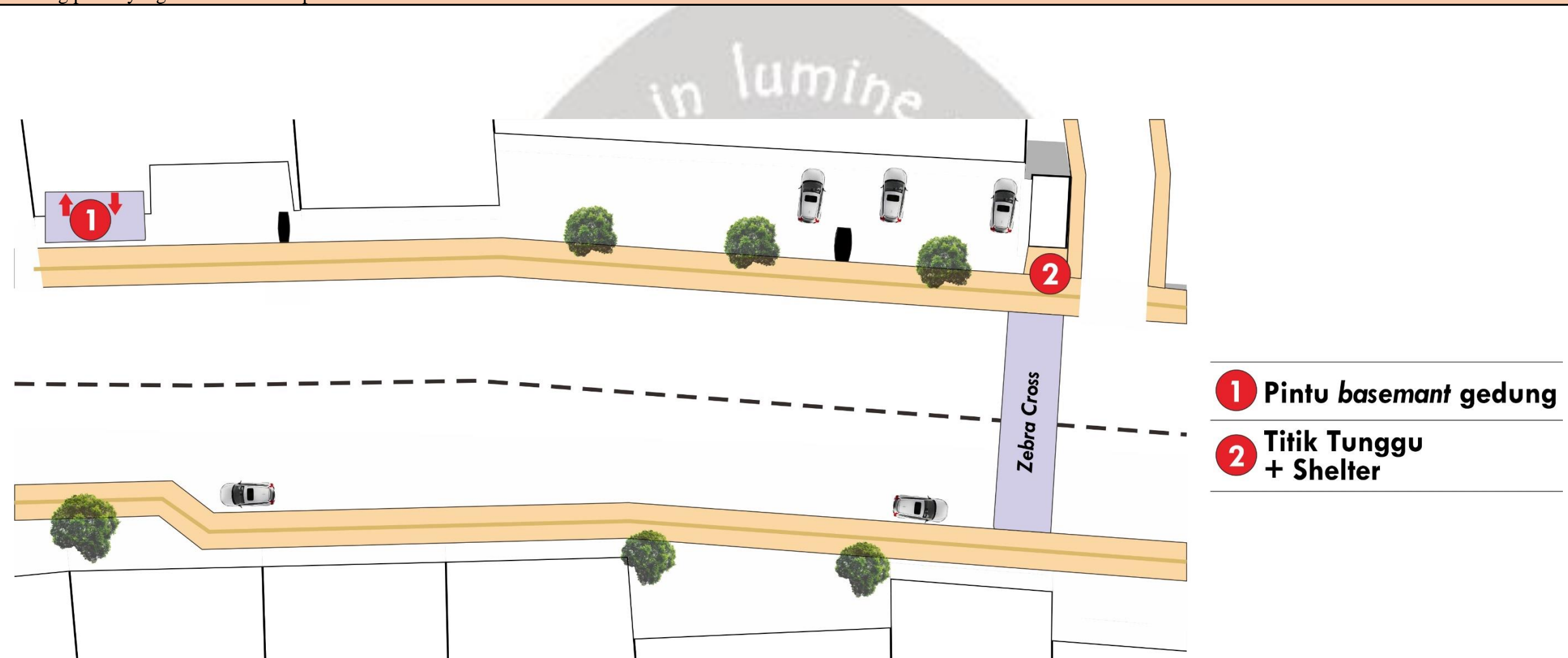
5.2.5 Titik Amatan 5

Tabel 5. 8 Analisis Rekomendasi *Guidance* di Titik Amatan 5

Anjuran RDTR BWP 1 Kota Kupang Syarat Kelengkapan Jalan Arteri	Kondisi Eksisting	Rekomendasi <i>Guidance</i>
Lampu Jalan	<ul style="list-style-type: none"> Terdapat 3 titik lampu jalan yang terletak di koridor sisi A dengan kualitas cahaya yang cukup baik namun hanya berlaku di sisi A sedangkan sisi B tidak terdapat lampu jalan. 	<ul style="list-style-type: none"> Sudah baik
Trotoar	<ul style="list-style-type: none"> Trotoar hanya terdapat di sisi B dengan kondisi permukaan yang secara umum kurang baik. Lebar trotoar di sisi B hanya sebesar 1,7 meter, sehingga belum memenuhi kriteria dalam arahan pemerintah. 	<ul style="list-style-type: none"> Membangunan trotoar baru di kedua sisi koridor dengan ukuran yang harus memenuhi syarat keamanan dan kenyamanan bagi pejalan kaki. Trotoar yang baru harus bebas dari tiang – tiang informasi dan tiang utilitas lainnya.
Bak Sampah	<ul style="list-style-type: none"> Terdapat 1 bak sampah di koridor sisi A dan 2 bak sampah di koridor sisi B. 	<ul style="list-style-type: none"> Penambahan titik sampah di koridor sisi A di dekat jalur pedestrian dengan tampilan yang baik.
Tanaman Peneduh	<ul style="list-style-type: none"> Tidak terdapat tanaman peneduh di kedua sisi koridor. 	<ul style="list-style-type: none"> Pengadaan tanaman peneduh pada koridor sisi A yakni di area pedestrian di depan deretan 3 bank. Pada area ini masih memiliki ruang yang cukup untuk ditanami tanaman peneduh.
Rambu Lalu Lintas	<ul style="list-style-type: none"> Belum terdapat rambu lalu lintas di kedua sisi koridor. 	<ul style="list-style-type: none"> Pengadaan rambu lalu lintas baru, khususnya pembuatan <i>zebra cross</i> di area sekitar persimpangan jalan Soedirman dan jalan Sapta Marga I, karena pada titik ini terdapat jalur penyebrangan yang memiliki intensitas aktivitas pengguna yang tinggi.
Nama Jalan	<ul style="list-style-type: none"> Tidak nama jalan baik di jalan utama maupun di jalan lingkungan. 	<ul style="list-style-type: none"> Penambahan nama jalan untuk jalan utama dan jalan lingkungan.
Papan Informasi	<ul style="list-style-type: none"> Setiap fungsi bangunan sudah memiliki papan informasi dengan bentuk dan ukuran bervariasi. 	<ul style="list-style-type: none"> Memperbaiki penampilan papan informasi agar secara visual dapat meningkatkan kualitas koridor.
Ketidaksesuaian Pola Perilaku Terhadap Setting Fisik di Titik Amatan 5		
<ul style="list-style-type: none"> Terdapat kendaraan yang parkir di pinggir jalan pada koridor sisi A dengan intensitas tinggi khususnya pada bank BTN, sehingga pejalan kaki pada koridor sisi A menempuh perjalanan melalui area pinggir jalan. 		<ul style="list-style-type: none"> Rekomendasi khusus untuk bank BTN adalah membuat <i>basement</i> untuk dijadikan area parkir, mengingat intensitas parkir kendaraan pengunjung cukup tinggi. Aktivitas parkir pemilik toko wijaya bangunan ditiadakan atau dipindahkan, yang pada intinya jangan menggunakan ruang parkir untuk parkir kendaraan.
<ul style="list-style-type: none"> Pejalan kaki di waktu siang berdiri di titik tunggu tanpa ada elemen peneduh di sisi A Aktivitas <i>pick up</i> dan <i>drop off</i> bemo yang bebas yang mengakibatkan antrean kendaraan. 		<ul style="list-style-type: none"> Pembangunan halte di koridor sisi A, mengingat intensitas pejalan kaki yang melakukan aktivitas menunggu kendaraan cukup sering. Pembangunan halte juga berfungsi agar pda koridor ini terdapat 1 titik yang jelas untuk bemo beraktivitas, sehingga tidak dengan sembarang berhenti di semua titik.
<ul style="list-style-type: none"> Pada lokasi penelitian, terdapat jalan Sapta Marga I yang masuk dalam titik amatan. Pada jalan ini intenistas aktivitas pejalan kaki tinggi dan belum terdapat trotoar. 		<ul style="list-style-type: none"> Pembangunan trotoar pada jalan Sapta Marga I

Rekomendasi *Guidance* tambahan;

- Pada koridor sisi B aktivitas pejalan kaki memiliki intensitas sedang saat siang, lebih tinggi dari sisi A. Dari hasil amatan peneliti dan telah di jelaskan pada bagian analisa, salah satu faktor yang mempengaruhi pola perilaku ini adalah pejalan kaki memiliki tempat teduh untuk beristirahat sejenak ketika berjalan,yakni pada halaman depan toko. Oleh karena itu pada koridor sisi B perlu dibangun pergola di jalur pedestrian dengan memperhitungkan aktivitas keluar masuk kendaraan di depan toko bangunan.
- Rekomendasi *guidance* terhadap permasalahan pada Bank BTN merupakan saran untuk penyelesaian masalah yang sedang terjadi saat ini dan dengan tidak adanya ketersediaan lahan kosong di sekitar bangunan yang berpotensi menjadi area parkir maka saran di atas menjadi pilihan pertama yang harus dipertimbangkan pemerintah Kota Kupang guna menertibkan bangunan dengan fugsu perbankan yang berpengaruh terhadap buruknya kualitas sarana dan prasarana ruang pejalan kaki dalam koridor Soedirman – Hatta.
- Rekomendasi *guidance* jangka panjang adalah pemerintah Kota Kupang harus teliti dalam memberikan ijin mendirikan bangunan (IMB) bagi bangunan perbankan yang berpotensi menarik banyak pengunjung namun ruang parkir yang disediakan cukup kecil.



Gambar 5. 7 Rencana setting fisik di titik amatan 4

Sumber: Data penulis, 2020

Masalah utama di titik ini adalah aktivitas kendaraan di kedua sisi pada jalur pedestrian yang mengganggu aktivitas pengguna lain. Pada sisi A aktivitas kendaraan yang paling bermasalah adalah pada bank BTN, sehingga rekomendasi *guidance* untuk masalah ini adalah pembuatan area parkir *basemant*, sehingga aktivitas kendaraan yang cukup tinggi saat hari kerja tidak mengganggu pengguna pedestrian yang lain.

Pada sisi A juga terdapat 1 titik halte baru yang berada dekat ATM dan alasan menjadikan titik ini sebagai lokasi halte adalah intensitas orang yang tunggu pada persimpangan jalan Soedirman dan Sapta Marga I cukup sering. Aktivitas menunggu ini sebenarnya berada pada sisi jalan Sapta Marga yang lain, namun pada titik tersebut tidak memiliki ruang yang cukup untuk membangun halte, sehingga untuk mengatasi

masalah ini sepanjang jalan Sapta Marga I dibuat jalur pedestrian yang baik sehingga dapat mengarahkan pergerakan aktivitas orang berjalan ke titik halte yang baru. Pada sisi A juga diadakan 3 titik pohon sebagai elemen peneduh di halaman depan deretan bank yang masih memiliki ruang yang cukup.

Terdapat jalur *zebra cross* yang baru, dengan pertimbangan pada titik ini aktivitas pejalan kaki untuk menyebrang cukup sering sesuai hasil analisa pola perilaku yang telah dilakukan pada bab sebelumnya.



5.3 Rekomendasi Penelitian Lanjutan

Dalam proses penelitian yang dilakukan, baik pada proses pengumpulan data, proses analisa data hingga penarikan kesimpulan, masih dapat dilakukan penelitian lanjutan yang berkaitan dengan kajian perilaku pengguna pedestrian, yakni ;

1. Pada proses pengumpulan data, terdapat data berupa kenyamanan *thermal*, yang mana dalam penelitian ini di beberapa titik terbukti bahwa aspek ini mempengaruhi pola perilaku. Namun seperti yang telah dijelaskan pada bagian pengumpulan data, data *thermal* dalam penulisan ini hanya berupa data pendukung, sehingga masih sangat dibutuhkan penelitian lanjutan yang lebih mendalam dan spesifik mengenai pengaruh kenyamanan *thermal* terhadap pola perilaku pengguna di setting fisik koridor Soedirman – Hatta.
2. Pada hasil analisa pola perilaku di titik amatan 5 di dalam bab IV, peneliti menemukan pola perilaku pejalan kaki dalam memilih rute perjalanan yang berbeda antara orang yang sudah dewasa maupun belum dan berbeda antara laki – laki dan wanita. Oleh karena itu, masih sangat dibutuhkan penelitian lanjutan terkait hal ini sehingga terdapat kajian khusus dan lebih mendalam mengenai aspek psikologi dan lain – lain, pada 5 titik amatan di setting fisik koridor Soedirman – Hatta.
3. Secara umum manfaat dari penelitian ini adalah memberi rasa aman dan nyaman bagi pengguna pedestrian, sehingga selain faktor kesesuaian setting perilaku pengguna terhadap setting fisik, terdapat faktor lain yang mempengaruhi kenyamanan dan keamanan pengguna pedestrian pada koridor Soedirman – Hatta. Salah satu faktor yang juga mempengaruhi adalah

keberadaan elemen – elemen dalam koridor, misalnya papan iklan, tiang lampu jalan, listrik dan lain – lain. Pada rekomendasi *guidance* yang telah diberikan di atas, terdapat usulan untuk memperindah papan iklan bangunan komersil dan juga desain tempat sampah yang secara visual lebih nyaman dilihat. Sehingga dari penjelsan singkat ini, sangat dibuthkan penelitian lanjutan terkait keberadaan elemen dalam koridor Soedirman – Hatta yang berpengaruh terhadap kenyamanan pengguna pedestrian.



DAFTAR PUSTAKA

- Adityo. (2016). Peningkatan Kenyamanan Termal Koridor Jalan Melalui Desain Tata Vegetasi Berbasis Simulasi. *Arsitektur Komposisi*, 11(3), 159–168.
- Agustapraja, H. R. (2018). Studi Pemetaan Perilaku (Behavioral Mapping) Pejalan Kaki Pada Pedestrian Alun-Alun Kota Lamongan. *Jurnal CIVILA*, 3(1), 134. <https://doi.org/10.30736/cvl.v3i1.220>
- Ajzen, I. (1991). The Theory of Planned Behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50(2), 179–211. <https://doi.org/10.15288/jsad.2011.72.322>
- Ardiansari, E., Ernawati, J., & Nugroho, A. M. (2015). Faktor Penentu Setting Fisik Dalam Beraktivitas di Koridor Jalan Sebagai Ruang Publik (Studi Kasus Kampung Kauman Desa Pakuncen Kabupaten Nganjuk). *RUAS*, 13(2), 20–28.
- Asha, F. F., & Rochani, A. (2017). Karakteristik Koridor Jalan Ditinjau Dari Fisik Ruang Studi Kasus : Koridor Jalan MT Haryono Kota Kendari. *Jurnal Planologi*, 14(1), 29–39.
- Aulia, S. A. S., Yudana, G., & Aliyah, I. (2020). Kajian Karakteristik Koridor Jalan Slamet Riyadi Sebagai Ruang Interaksi Sosial Kota Surakarta Berdasarkan Teori Good City Form. *Desa-Kota*, 2(1), 14. <https://doi.org/10.20961/desa-kota.v2i1.32648.14-30>
- Azwar. (2005). Teori Perilaku. *Teori Perilaku*.
- Bell, P. G. (1996). Environmental Psychology. Ed ke-4. Florida: Harcourt Brace College Publisher.
- BPS Kota Kupang. (2019). *Kota Kupang Dalam Angka 2019*.
- Brown, R. F. (1988). FINDING LOST SPACE: THEORIES OF URBAN DESIGN. *Landscape Journal*. <https://doi.org/10.3368/lj.7.1.80>

- Carmona, M. (2008). *Public Space*.
- Cui, W., Cao, G., Park, J. H., Ouyang, Q., & Zhu, Y. (2013). Influence of indoor air temperature on human thermal comfort, motivation and performance. *Building and Environment*, 68, 114–122.
<https://doi.org/10.1016/j.buildenv.2013.06.012>
- Dewinita Effendi, Judy O. Waani, A. S. (2017). Pola Perilaku Masyarakat Terhadap Pemanfaatan Ruang Terbuka Publik di Pusat Kota Ternate. *SPASIAL : Perencanaan Wilayah Dan Kota*, 4(1), 185–197.
- Dindimara, A. R. U. (2017). *Analisis Tingkat Kepuasan Penumpang Angkutan Umum (Studi Kasus Jalur Terminal Belo – Terminal Kupang, Kupang-NTT)*. Universitas Atma Jaya Yogyakarta.
- Fitria, T. A. (2018). Pengaruh Seting Ruang Terhadap Perilaku Pengguna dengan Pendekatan Behavioral Mapping. *Jurnal Arsitektur Dan Perancangan UNISA Yogyakarta*, 1(2), 183–206.
- Green, L. (1984). Modifying and. *Ann. Rev. Public Health*, 5, 215–236.
- Heimsath, C. (1978). Behavioral Architecture: Design as if People Mattered. *Cornell Hotel and Restaurant Administration Quarterly*, 19(1), 40–48.
<https://doi.org/10.1177/001088047801900109>
- Laurens, J. M. (2004). *Arsitektur Dan Perilaku Manusia*. PT Grasindo.
- Manalu, J. (2014). Pendidikan Karakter Terhadap Pembentukan Perilaku Mahasiswa (Studi Kasus Proses Pendidikan Karakter Dalam HMJ Sosiolog Universitas Mulawarman Kaltim). *EJournal Psikologi*, 2(4), 26–38.
- Mokodongan, E. F., & Tallei, V. R. (2016). Prinsip Desain Koridor Komersial di Kawasan Kota Tua Gorontalo. *TEMU ILMIAH IPLBI 2016*, 1, 1–8.
- Nazir, M. (1988). : *Metode penelitian*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Notoatmodjo, S. (2012). Teori Perilaku. *Teori Perilaku*.

- Pusat Bahasa Kemdikbud. (2016). Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI).
Kementerian Pendidikan Dan Budaya.
- Setiawan, B. D. (2010). *Arsitektur, Lingkungan dan Perilaku*. Yogyakarta: Gadjah
Mada University Press.
- Tandal, A. N. (2011). Arsitektur Berwawasan Perilaku (Behaviorisme). *Media
Matrasain*, 8(1), 53–67.
<https://ejournal.unsrat.ac.id/index.php/jmm/article/view/314>
- Tandung, N. (2012). *Pengaruh Setting Fisik Terhadap Pola Perilaku Pada Fungsi
Koridor (Studi kasus : Koridor jalan Urip Sumoharjo, perempatan
demangan – perempatan Galeria Mall)*. Universitas Atma Jaya Yogyakarta.
- Wahyuni, D. S. R. I. (2004). *Studi Behavior Setting Dan Behavioral Mapping
Pada Taman Kota (Studi Kasus Taman Situ Lembang, Kecamatan Menteng,
Jakarta Pusat)*. Institut Pertanian Bogor.
- Warouw, F., & Mastuti, F. (2016). Studi Perilaku Pengguna Pedestrian pada
Kawasan Perdagangan di Kota Manado. *TEMU ILMIAH IPLBI 2016*, 201–
208.
- Wilma Guez, J. A. (2000). Behaviour Modification. In W. G. and J. Allen (Ed.),
Regional Training Seminar on Guidance and Counselling (Vol. 99, Issue 13,
pp. 1–49). UNESCO.
- Zuchdi, D. (1995). Pembentukan Sikap. *Cakrawala Pendidikan*, 3, 51–63.